

Université de Paris. — Faculté de Droit

LE HAVRE

Son Evolution & son Avenir

Thèse pour le Doctorat en Droit ès-Sciences Politiques et Economiques
présentée et soutenue le Jeudi 19 Mai 1927, à 14 heures.

PAR

EDOUARD LAVERGNE

Président : M. Germain MARTIN, professeur

Sufragants : MM. PERREAU, professeur ; OUALID, professeur

LIBRAIRIE FLAMMARION

Place de l'Hôtel-de-Ville. — LE HAVRE

— 1927 —

LE HAVRE

Son Evolution & son Avenir

A Monsieur André SIEGFRIED
Professeur à l'Ecole Libre des Sciences Politiques.
Sympathie et admiration.

E. L.

Université de Paris. — Faculté de Droit

LE HAVRE

Son Evolution & son Avenir

Thèse pour le Doctorat en Droit ès-Sciences Politiques et Economiques
présentée et soutenue le Jeudi 19 Mai 1927, à 14 heures.

PAR

EDOUARD LAVERGNE

Président : M. Germain MARTIN, professeur

Sufragants : MM. PERREAU, professeur ; OUALID, professeur

LIBRAIRIE FLAMMARION

Place de l'Hôtel-de-Ville. — LE HAVRE

— 1927 —

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉFACE.....	15-17
HISTORIQUE. — De 1517 à 1927.....	19-29

PREMIÈRE PARTIE
L'ÉVOLUTION DE 1913 A 1927

CHAPITRE I. — Le Port

1. Situation géographique. Abords et accès	29-30
2. Outillage { Réception	30-32
Evacuation	32-34
Projets. — C. I. M.	34-36
3. Les fonctions du port en 1913	36-37
4. La guerre	37-39
5. Comment utiliser les statistiques	39-41
6. Le mouvement maritime	41-48
a) Tonnage jauge.	
b) Poids marchandises.	
c) Valeur.	
d) Droits de douane.	
e) Mouvement de passagers.	
f) Compagnies de navigation et pavillons.	
7. Administration du port. — L'autonomie	49-52
8. Liaison entre le port et la place de Commerce. .	52-54

CHAPITRE II. — Le Commerce.

1. Puissance commerciale de l'entrepôt international havrais.....	55-61
2. Les courants commerciaux. — Leur sens	61-62
3. Importations.....	62-81
A. — Articles d'avant 1913	
B. — Articles 1 ^{re} importance . . {	Coton.
	Café.
	Poivre.
C. — Articles secondaires {	Laine.
	Cuivre.

D. — Divers :

a) Articles en diminution sur 1913	}	Cuir.	
		Cacao.	
		Bois.	
		Graines Oléagineuses.	
		Salaisons.	
b) Articles plus florissants qu'en 1913.....	}	Céréales.	
		Houilles.	
		Huiles.	
		Caoutchouc.	
		Rhum.	
4. Exportations.....			82-84

CHAPITRE III. — L'Industrie.

1. Essor tardif de l'industrie. — Ses causes.....	85-86
2. Industries maritimes	86-87
3. Industries de transformation.....	87-88
a) Chimiques.	
b) Alimentaires.	
c) Manufacturières diverses.	
4. Le Havre tend-il et a-t-il intérêt à devenir cité industrielle ?.....	88-89

CHAPITRE IV. — Le Havre dans la France économique.

1. La vie au Havre: — Les Havrais	91-93
2. Liaison avec l'Etranger et l'Intérieur.....	93-94
3. Rouen. — Le Havre	94-95

DEUXIÈME PARTIE

L'AVENIR

CHAPITRE V. — Part du Havre
dans le problème économique national.

1. Le problème économique	97-98
2. Bilan	89-104
a) Facteurs favorables.	
b) Facteurs défavorables.	{ Permanents. Temporaires.

CHAPITRE VI. — Les remèdes.

Essais sur une politique économique rationnelle havraise

Port	105-111
Commerce	111-114
Industrie	114-115
CONCLUSION	116-117



DOCUMENTATION

JEAN BRUNHES : Géographie humaine ; Géographie humaine de la France.

ANDRÉ SIEGFRIED : Cours de géographie économique.

DE ROUSIERS : Les ports de France ; les Grandes Industries modernes, tome III.

CLAVEILLE : Nos Ports.

DE CONINCK : Le Havre, son passé, présent, avenir.

FÉLIX FAURE : Le Havre en 1878.

DE PUYMALY et LE BOURRHIS : Le port du Havre en 1921.

LAURENT TOUTAIN : Mouvement commercial et activité économique du Havre ; Le Havre avant et pendant la guerre 1913-1916.

LOUIS BRINDEAU : 1905, la Ligne du S. W. et traversée de la Seine ; 1907. Nos Ports de commerce ; 1907. Le port du Havre, Etat actuel, Divers, Projets ; 1908, La Basse-Seine ; 1913, Le Havre et Brème ; 1916, L'Autonomie des ports ; 1917, Programme d'extension du port du Havre.

HERUBEL : La France au travail.

MAURETTE : Les marchés de matières premières.

WEURLESSE : Le port du Havre.

OLIVIER SENN : Liquidation des marchés à terme en marchandises. — Thèse.

HOLLANEDER : Articles de presse. La vie commerciale et maritime.

TURBAN : Le port de Rouen. — Thèse.

Centenaire Chambre de Commerce 1902.

Revue économique de l'Ouest.

Revue statistiques de la Navigation, du Commerce et de l'Industrie, 1913-1925.

Rapports du Comité de l'Industrie, du Commerce et de
l'Armement du Havre et de l'estuaire de la Seine.

Réglementation de la caisse de liquidation.

Etude des courants de trafic des grands ports du Nord.

Association des grands ports Français.

Interviews.

PRÉFACE

Pour qui ne craint pas à 23 ans de s'élancer dans l'abstrait et d'apporter sa petite contribution à la stabilisation monétaire ou la rationalisation de la production dans le monde, l'étude d'un chef-lieu d'arrondissement au bord de la mer où entrent et d'où sortent des bateaux, semble une distraction pour esprit local, à regarder avec un sourire indulgent. Aussi avons-nous de suite à nous défendre contre une accusation d'étroitesse et de partialité.

Un négociant havrais que sa vie met en relations constantes avec New-York, Londres et Paris n'est-il pas beaucoup moins provincial que tel "fin Parisien" dont la vie se borne à des commérages au cours de réunions infécondes. Ne pourrait-il lui dire avec raison "C'est vous qui êtes un Provincial, un statique perdu dans les terres. Comprenez-vous la mer, les bateaux, les quais, les bassins ? Pourriez-vous citer un facteur de géographie humaine qui mît mieux en relief les idées de mouvement, d'évolution et de connexion que l'eau ? Existe-t-il beaucoup de villes en France où le tour de

l'argent soit aussi rapide qu'au Havre et le chiffre d'affaires d'un négociant prudent et conservateur égal à son capital multiplié par dix ? ”

Une étude sur le Havre ne sert pas les intérêts d'un clocher, mais du pays. Le Havre regarde vers les Deux Amériques, l'Angleterre, les Pays Nordiques, puis se retourne vers Paris. Le Havrais est un type international, synthétique — le nom même, le Havre, est symbolique pour désigner un port qui a fait lever une ville N'est-il pas beau de voir quatre cents ans d'après la déj cision prise par un Roi de France, aux lieu et place de marécages où les seuls monuments humains étaient la chaîne de barrage du port, des moulins, une auberge, la léproserie St Roch, des maisons de briques aux toits luisants d'ardoise, des rues larges, propres, éventées, où vivent 180.000 habitants ?

Hélas ! bateaux et ports n'intéressent pas les Français. Qu'y a-t-il de plus vivant et évocateur, de plus national et international ? Quelle admirable situation maritime est celle de notre pays ! la France c'est le bowwindow de l'Europe sur la mer — La Manche, l'Atlantique et la Méditerranée forment les trois plans d'un triptyque marin qui s'ouvre sur le continent. Pourtant nous n'aimons pas partir. Nous sommes trop bien chez nous et il faut l'avouer avec Paul Morand : ”Le périple autour du monde n'est pas un exercice français”. Un voyage autour des bassins, sur les quais ne l'est pas davantage — Combien d'entre nous ont compris la poésie des voiliers et des paquebots ? Com-

bien prennent l'été un cargo et vont passer leurs vacances en mer pour une somme minime ? Combien simplement, à Paris, s'arrêtent devant les vitrines des agences de voyage où éclatent les couleurs appétissantes des affiches d'Algérie, de Venise, de Californie qui vous en donnent la gourmandise ? Parmi les habitants d'un port, combien au lieu de consacrer leurs heures de liberté à flâner sur les quais ou bord de la mer, ne préfèrent aller s'écraser devant les étalages de la rue de Paris ?

Les Français, enfants gâtés par la Nature, ne voient pas toujours ce qui n'est pas à leur portée immédiate sous l'angle très ouvert de la curiosité et de la sympathie. Les contrées lointaines, arpents plus ou moins neigeux, ne les intéressent pas. Les "pays chauds" les effrayent. La vie facile de la métropole séduit et retient. Nous restons chez nous et cristallisons jeunes. Nous nous étonnons et nous indignons ensuite de voir les Américains nous considérer comme les Provinciaux du Monde. Il est temps de prendre le large. Demain nous vivrons plus dans le domaine de la Géographie que de l'Histoire.

HISTORIQUE

De 1517 à 1927

Le 7 Février 1517, dans la belle langue de Montaigne et Rabelais, François 1^{er} écrit une lettre de commission à l'Amiral de Bonnivet "comme pour tenir en seureté les navires et vaisseaulx de nous et nos subjets navigans dans la mer occéane, ayons fait sercher en la coste de Normandie et pays de Caus lieu seur et convenable et nous ayt esté rapporté par vous et notables personnaiges en ce expérimentez et entendez que le lieu de GRASSE soit le plus propre et plus aisé de ladi coste et pays de Caus à faire Havre en la forme qu'il appartient, soit besoing commectre et députer quelque prudent et notable personnaige en ce congnoissant et en qui ayons totalle seureté et fiance — **Savoir** vous faisons que nous ce considéré, confians à plain de vós sens, prudence, expérience et bonne diligence, vous avons pour ces causes et autres considérations à ce nous mouvans commis, ordonné et député, commectons et donnons et députons commissaire général pour la construction dud. havre et fortiffication nécessaire pour la seureté d'icelluy par ces présentes par lesquelles et de nostre plaine puissance et auctorité royal, vous avons donné et

donnons plain pouvoir et auctorité de faire construire le dict Havre et fortifficacion au ieu de Grasse audi pays de Caus... ”

De tout temps, un port, simple abri, a existé à l'extrémité de cette belle route d'eau, la Seine — Lillebonne aux époques celtique et romaine, Harfleur, Leure et Chef de Caus au moyen âge. — Celui-ci est englouti dans la mer; Harfleur, premier arsenal maritime des rois de France et Lillebonne, où s'amarrèrent les barques de César sont aujourd'hui éloignées dans les terres. Le nom même de Leure ne vit plus que sur les eaux d'un bassin qui porte son nom.

Le Roi de France a besoin d'un port pour concentrer et réparer sa flotte, garder l'entrée de la Seine, protéger la voie de Paris qui est celle des invasions nordiques, enfin « pour le grant bien seureté et conservation du Royaume et de toute la coste et frontière du pays et dûché de Normandie. »

L'Amiral de Bonnivet commissionne le vice-amiral de France, Guyon le Roy, Seigneur du Chillou, pour explorer les côtes normandes et trouver un endroit abrité à la fois contre le vent, l'envahissement du sable et des galets. Un jour, près du village de Grasse, à la pointe ouest de vastes marais, il découvre une crique que les hommes appellent tour à tour Franciscopolis, Françoise de Grâce, le HAVRE de Grâce, aujourd'hui LE HAVRE.

Les premiers travaux commencent aussitôt. Dès 1516 deux jetées défendent un chenal étroit le long duquel

on établit les chantiers royaux de constructions navales et de réparations .Ses fortifications enserrent le hameau et au bout de la jetée Nord, s'élève, veille et défense la tour François 1er.

En 1518 la nef de guerre Hermine et l'Amirale de France, Loyse, 790 tonneaux et 72 canons, franchissent le chenal.

François 1er félicite en 1520 le Sieur du Chillou « lequel a tellement faict que à présent il y a ouverture et port patent où la mer flue et reflue continuellement en fort grante habondance de sorte qu'il n'y a navire de son royaume ou autre quel qui soit qui n'y puisse marréer et séjourner seurement, »

Dès le début l'homme rencontre deux ennemis qu'il ne vaincra que longtemps après sable et galet.

Si la Seine charrie peu d'alluvions, les sables du Calvados sont portés vers elle par le flux et entraînés par le reflux vers le Nord. Aussi longtemps que les galets, provenant de la désagrégation des falaises du Pays de Caux, viennent former des « perrés » devant le HAVRE et empêchent d'ouvrir la passe à l'ouest, le chenal est mal lavé, manque de profondeur — Mais le port est né, et complément naturel, une ville se lève — Tel Romulus, Guyon trace les limites du Quartier Notre-Dame, yamène les eaux du Vallon de Ste Adresse et constitue une organisation communale embryonnaire. François 1^{er} par une charte du 8 octobre 1517 confirmée à maintes reprises par ses successeurs accorde à la ville des franchisses et privilèges, exempté

les habitants et «demourans» de toute taille et leur octroie le « franc saller ». Jusqu'en 1789 le HAVRE demeure une ville libre, s'administrant elle-même sous la seule autorité de son Gouverneur.

L'histoire du Havre est une lente évolution au cours des XVI^e, XVII^e, et XVIII^e siècles de premier port de guerre français vers le port de commerce qu'il devient en 1802, et moderne que fait de lui la loi de 1895. — Il ne semble pas qu'il fût dans la pensée de François 1^{er} de faire du HAVRE, plus précisément, un port de guerre que marchand. — Cette distinction n'est pas dans l'esprit du XVI^e siècle, pas plus qu'il ne fait de différence essentielle entre les navires de commerce et les bâtiments de guerre.

Dès l'origine, les armements maritimes prennent leur essor, favorisés par le Roi, la situation géographique et les départs vers les terres nouvelles. En 1523, un navire de guerre de 2000 tonneaux destiné à combattre les Turcs, la Grande-Françoise est mise à flot — Son tirant d'eau est tel qu'il faut deux marées de grande vive eau pour l'amener à l'entrée du Chenal. Jamais il ne réussit à le franchir, faute de profondeur. Dès le XVI^e siècle les constructions navales se trouvent limitées par l'insuffisance de ports.

En 1545, François 1^{er} au Havre, deux siècles et demi avant Bonaparte à Boulogne, contemple la rade couverte de 150 bâtiments rassemblés pour l'invasion d'Angleterre.

Le HAVRE arme pour la Guerre maritime, la pêche

à Terre-Neuve, les rivages américains. De là partent de nombreux marins — Giovanni Verrazano à la recherche du passage du Nord-Est, Durand de Villegagnon vers Rio de Janeiro, Jean Ribault vers la Floride.

Après les guerres de Religion, au cours desquelles LE HAVRE est occupé pendant 9 mois par les Anglais l'activité reprend. Des courants commerciaux s'établissent avec l'Espagne, le Portugal, la Flandre, l'Angleterre, la Norvège, la Pologne.

Au XVI^e siècle, les Havrais sont des armateurs, et les meilleurs d'entre eux, Sarlabos, André de Villars, ne ne dédaignent pas les joies ardentes et lucratives de la piraterie.



Aux siècles suivants, nous voyons intéressés à l'avenir du Havre les plus grands noms de France : Richelieu, Colbert, Vauban, Napoléon, Gambetta.

Pour Richelieu, l'amélioration du port est un des points capitaux de son grand programme de réorganisation de la marine. Il fait creuser, revêtir de quais et fermer par une écluse pour le maintien des navires à flot, la crique qui est aujourd'hui le bassin du Roi. Il demande à la Hollande des charpentiers de navires, fortifie la place établit au Havre la base navale de

l'Escadre de Normandie, ouvre une fonderie de canons. Voici Le Havre premier port de guerre français.

L'empreinte de Colbert et de Vauban est encore plus forte. Colbert aime Le Havre d'où sont sortis de grands marins. Il reprend, réalise les projets du Cardinal, crée un arsenal, fait du Havre le siège de la Compagnie des Indes Orientales.

La présence de l'arsenal de guerre et les règlements militaires gênent le trafic maritime. Vauban songe à transporter le port militaire de la Manche à Cherbourg, et à y construire un grand arsenal maritime. Les difficultés pécuniaires (déjà !) devaient remettre l'exécution de ce projet à la fin du XVIII^e siècle. Quoique moins prospère sous Louis XIV, Le Havre compte 20.000 habitants.

1717, année-tremplin, marque une nouvelle orientation. Des lettres patentes libérant le commerce des Antilles, la pêche est abandonnée pour cette voie. La traite des nègres devient la source de profits importants. La ville connaît l'aisance qui se traduit comme toujours par son embellissement. On construit plusieurs bâtiments : Hôtel pour le lieutenant du Roy, Prêtoire, Manufacture de tabac, Ecole Royale de marins, *Bourse*.

En 1790, Le Havre importe 97.000 sacs de café et 21.000 balles de coton. Jusqu'en mars 1802, la guerre arrête ces magnifiques progrès maritimes. Les marins, avec beaucoup de souplesse et de largeur d'esprit, deviennent de remarquables corsaires.

L'Amphitrite, rempli d'armes et de munitions, cingle

vers Boston et l'Indépendance des Colons Anglo-Saxons.

Pour la deuxième fois dans l'Histoire, Le Havre est désigné pour l'embarquement de l'armée d'invasion de l'Angleterre. Mais la paix est signée en 1783.

A la veille de la Révolution, le paquebot « Deux-Frères » inaugure la première ligne régulière française sur New-York.

1789 — Le sang ne coule pas. La Convention appuie l'effort fait par l'armement, qui se ralentit sous le Directoire.



La paix d'Amiens nous permet d'assister à une résurrection maritime. Bonaparte visite Le Havre dont il encourage les efforts. Puis, pendant douze ans, le commerce et l'armement traversent une nouvelle crise. En 1804, les Français, une fois encore, préparent la légendaire invasion d'Angleterre.

Le Havre en 1815 recueille le profit du Décret de l'An X qui a ouvert le port militaire de Cherbourg. Il cesse d'être préfecture maritime et devient un port de commerce. A cette époque, la vapeur est appliquée à la propulsion des navires. En 1816 le premier bateau à vapeur qui se rend de Londres à Paris, passe par le Havre.

En 1820 il devient trop étroit, le trafic s'élevant à un

million de tonnes de jauge. De grands travaux commencent qui tous sont insuffisants dès leur achèvement et en appellent de nouveaux. En 1927 des « Extensions ultérieures » sont encore prévues et il est probable et souhaitable que dans quelques années d'autres agrandissements soient nécessaires.

En 1860 le trafic est de deux millions de tonnes. La population atteint 70.000 habitants. On rase la citadelle pour établir un nouveau bassin à flot muni de trois petites formes de radoub. Une ville neuve s'élève. En 1880 le tonnage est de 4.500.000 tonneaux. L'ère des emprises sur la mer va commencer.



La loi de 1895, complétée par celles de 1904, 1909, 1919, inaugure la série des grands ouvrages et fait du Havre un port moderne, d'accès facile. Elle prévoit l'exécution d'un avant-port de 78 hectares de surface, d'un quai d'escale offrant à basse mer un minimum de 9 à 10 mètres d'eau permettant aux navires d'y rester accostés à n'importe quelle heure, et porte le chenal au Nord en l'orientant EST-OUEST. Elle décide le creusement de la passe jusqu'à une profondeur de 4 mètres 50, par les plus basses mers et l'établissement d'une grande écluse à sas mettant en communication l'avant-port et les grands bassins.

En 1909, un véritable port nouveau devient indispensable. Une loi ordonne la construction d'un bassin de

marée d'une surface de 285 hectares, de 1000 mètres de quais, et d'une forme de radoub de 312 mètres. Une loi de 1919 comporte un certain nombre d'autres aménagements.

Nous voici au bout de la route qui nous a menés de 1517 à 1927. Nous avons vu comment l'histoire du Havre tient dans ces quatre faits, rapidement prospère à la fin du XVI^e siècle, il est gêné au XVII^e siècle par le double rôle qu'il joue de port de guerre et marchand. La liberté du Commerce accordée en 1717 joue une influence décisive sur son magnifique développement au cours du XVIII^e siècle. Enfin après la Révolution et l'Empire, des aggrandissements successifs aux XIX^e et XX^e sont nécessités par l'importance croissante de son trafic.

Il serait injuste et ingrat de clore cet historique sans citer le nom d'un homme du XX^e siècle, type nouveau, ploutocrate et homme d'affaires que l'on s'étonne de ne pas voir porter un nom d'outre-atlantique. Il rejoint dans une gloire locale ceux si grands que nous avons rencontrés. Jusqu'en 1905, avaient échoué tous les projets élaborés pour ne pas laisser ronger la saillie de la Hève. Dufayel est venu, a acheté tous les terrains utiles, fait construire sur plus d'un kilomètre une digue en ciment armé de 11 mètres de hauteur, écrêter la falaise, tracer plusieurs kilomètres de routes, capter des sources, bâtir des villas et un cercle nautique.

En 1517 François 1^{er} avait donné un Havre à son Royaume. En 1910 Dufayel a offert une plage au Havre le « Nice-Havrais » commel'appellent les habitants.

PREMIERE PARTIE

L'ÉVOLUTION

De 1913 à 1927

CHAPITRE PREMIER

LE PORT

Si l'on appelle Marseille porte de l'Orient n'est-il pas permis de dire que le Havre est aujourd'hui la porte de l'Occident, le premier pas vers l'avenir ?

Gambetta le qualifiait déjà de « tête de pont entre l'ancien et le nouveau continent ». Sa position maritime et terrestre est excellente. Situé à l'embouchure de la Seine, la plus belle voie de pénétration, l'aorte de la France, à 228 km de Paris par chemin de fer, il est le port d'embarquement et de débarquement naturel des voyageurs et des marchandises pour tout le Bassin parisien. Il dessert un arrière-pays, notre plus riche région.

Au voisinage immédiat des grandes profondeurs, il pourra toujours satisfaire aux nécessités imposées par le tonnage croissant des navires. Un atterrage facile donne

une grande sécurité au pilote qui peut entrer dans le port par tous les temps sans réduire sa vitesse. Il marche à la sonde sans danger dans la brume, les fonds décroissant lentement et régulièrement. Un bateau-feu mouillé à neuf milles à l'ouest de la Hève, muni d'une sirène et d'une cloche sous-marine, lui permet de pénétrer par les temps les plus bouchés. La nuit le phare électrique de la Hève l'éclaire à 33 milles marins.

La passe longue de 4 kilomètres, en cours de creusement à 7 mètres 50 au-dessous du zéro des cartes marines a une largeur de 250 mètres au plafond, est balisée par deux rangées de bouées lumineuses. Les navires disposent d'un vaste mouillage dans la rade de la Carosse, bien protégée par le Cap de la Hève contre les vents de Nord et d'Est.

Il est intéressant de noter cette caractéristique du Havre. Il s'y produit à chaque haute mer deux maxima successifs résultant de la rencontre des deux ondes qui se propagent en sens opposé par suite du remplissage de la Baie de la Seine. La haute mer reste étale sans variation sensible pendant plus de deux heures et demi, permettant l'emploi d'écluses simples sans sas pour entrer dans les bassins.



L'inventaire complet, détaillé, du port serait bien en-

nuyeux, et ne rentrerait pas dans le cadre d'un ouvrage de pure économie. Nous fixerons simplement l'esprit par quelques chiffres. L'outillage du Havre est supérieur à celui des autres ports français, d'une manière générale. Il dispose de onze bassins à flots, nappe d'eau de 87 hectares et d'un très grand bassin de marée. Les quais mesurent 18 kilomètres et les terre-pleins 82 hectares. 41 hangars abritent une surface de 27 hectares. Six magasins publics couvrent une superficie de 800.000 m² auxquels il faut ajouter de nombreux entrepôts frigorifiques et un vaste établissement destiné à la réception des hydrocarbures liquides.

Le port possède :

- 143 engins de levage
- 96 grues électriques du type à demi-portique
- 30 grues hydrauliques
- 14 grues flottantes
- 4 aspirateurs à céréales
- 1 bigue-trépied.

De nombreux autres engins sont la propriété d'établissements privés.

Il existe trois gares à passagers aux Quais de New-York, d'Escale, et de Marée.

Un quai a été affecté aux manutentions du coton dans le Bassin Vétillart. Mis en service en 1910, il est recouvert d'un vaste hangar, le plus grand des ports d'Europe, qui couvre une superficie de 78.500 m² supérieure à celle de la Place de la Concorde ! Vingt grues élec-

triques vident simultanément 5 grands navires cotonniers.

La Société des Docks-Entrepôts dispose d'installations spéciales pour le déchargement des sacs de café, cacao et sucre. (Certain appareil électrique fait jusqu'à 1200 à l'heure). Des grues les déposent sur des tapis roulants qui les répartissent dans un hangar voisin où se font les opérations habituelles, triage et reconnaissance, pesage et échantillonnage. D'autres reprennent les sacs pour les conduire à l'entrepôt ou sur le wagon.

Trois sémaphores reconnaissent les navires qui arrivent et préviennent en temps utile les intéressés, armateurs, réceptionnaires et courtiers. Le remorquage est assuré par diverses compagnies possédant une trentaine de bateaux.

Une 7e forme de radoub vient d'être achevée, ouvrage magnifique qui a coûté 125 millions. Des navires de 13 m 50 de tirant d'eau et de 100.000 tonnes de déplacement pourront y entrer à toute marée. Or le plus grand bateau du monde, annoncé par les Allemands, futur champion du Nord Atlantique, filant 28 nœuds, ne sera que de 70.000 tonneaux.



Après avoir vu rapidement les différents organes de réception qui contribuent au débarquement des marchandises, examinons maintenant l'évacuation et la dou-

ble liaison avec l'intérieur, par voie d'eau et par voie ferrée. Nous touchons ici le point faible de la plupart des ports français mal reliés avec leur hinterland. Ce côté capital a toujours été négligé en France. Quand un port voit son trafic diminuer, il pense à faciliter son accès, à améliorer son outillage plus facilement qu'il ne comprend la vraie raison de son infériorité, des moyens d'évacuations vieilliss. « Les ports, dit M. de Joly, sont comme de gros robinets placés sur une petite conduite. On trouve le débit insuffisant, on met un plus gros robinet, sans s'apercevoir que c'est la conduite qu'il faut aggrandir ».

Le Havre ne dispose que de deux lignes : Le Havre — Paris, Le Havre — Dieppe, cette dernière très lente. Quant à la légendaire ligne du Sud-Ouest, qui doit traverser la Seine à Quillebeuf, être le trait-d'union avec l'Ouest de la France, il l'attend depuis toujours. Il se trouve isolé. Ce fait est ancien, puisque Gambetta disait : « Faut-il que pour quelques mètres de ruban d'acier, Le Havre soit bloqué ? »

Au réseau fluvial français, ce port se trouve lié par la Seine qui compte pour 60 p. 100 dans la navigation intérieure, et par le canal de Tancarville qui permet d'éviter les dangers de la houle dans l'estuaire. Ce trafic a considérablement augmenté pendant la guerre et permis de faire-face aux besoins de la défense nationale. On l'a utilisé au maximum, les voies ferrées étant prises par les besoins militaires. On a enlevé certains mois au Havre jusqu'à 200.000 tonnes. Le mouvement est

aujourd'hui encore supérieur à celui de 1913.

Mouvement de la navigation sur le canal de Tancarville.

	Nombre de bateaux	Poids cargaison (TONNES)
1913.....	4.283	547.715
1918.....	16.992 (maximum atteint)	2.356.342
1925.....	5.858	904.627

A l'heure actuelle, toutes les affaires de navigation fluviale, compagnies de transport, assurances, sont un monopole rouennais.

*
* *

Sont projetés de grands travaux publics et privés dont certains sont déjà en voie de réalisation. Les plus importants sont l'approfondissement de la passe à 10 mètres, la construction d'un vaste bassin à flot à l'est du bassin de Marée l'amélioration du canal de Tancarville et diverses installations sur ses rives.

Une société anonyme, la Compagnie Industrielle Maritime (C. I. M.) a obtenu, en 1922, la concession de l'avant-port du bassin de Marée pour une durée de 60 ans en vue de son aménagement et de son exploitation. C'est le premier exemple de concession à une entreprise privée dans un port.

Ayant refusé la déclaration d'utilité publique, la C. I. M. vit sous un régime de liberté absolue, ne reçoit pas l'aide de l'Etat et évite ainsi toute entrave. Avec une gérance exclusivement privée elle remplit

un service public dans un seul but commercial. A la différence des sociétés concessionnaires reconnues d'utilité publique, elle utilise son capital pour des opérations conformes à ses statuts et non dans les limites étroites d'un cahier des charges. Des tarifs maxima ont été fixés : elle peut les abaisser et accorder des réductions à ses usagers dans les limites de ses bénéfices.

Un décret autorise le Port autonome à lui accorder sur le produit des péages perçus à son profit, selon un tarif dégressif, 50 p. 100 sur le premier million, 40 p. 100 sur le deuxième, 30 p. 100 sur le troisième et 25 p. 100 à partir du quatrième, des subventions pour l'entretien des ouvrages qu'elle a été autorisée à établir et exploiter.

La C. I. M. veut concentrer les différentes opérations maritimes et, en même temps qu'elle offrira aux armateurs et chargeurs les avantages d'un port moderne parfait, les débarrasser de tous les intermédiaires. Au moment où Le Havre se voit concurrencer et distancer par l'étranger, la C. I. M. essaye d'amorcer un trafic nouveau et joint ses efforts à ceux du port autonome.

Elle a construit un bassin aux pétroles capable de recevoir 2 pétroliers de 18.000 tonnes et 37 réservoirs soumis au régime de l'entrepôt réel spécial pouvant contenir 125.000 mq. Ces ouvrages sont mis à la disposition du public, à la manière « banale » de ceux de la « Thames Haven Oil Wharves Company » qui n'achète ni ne vend, mais entrepose et raffine pour le compte des particuliers. La C.I.M. projette en outre la construc-

tion d'un quai de 450 mètres creusé à —14 dans la partie la plus proche de la sortie, où les plus grands bateaux du monde : Leviathan, Majestic, pourront venir faire escale sans avoir à traverser d'écluses, et une puissante installation pour le déchargement des grands charbonniers. Elle a enfin fait l'acquisition d'une grue de 200 tonnes.

Le Havre deviendrait un grand port pétrolier concurrençant Rouen, desservi par un outillage inférieur, les dimensions croissantes des tanksteamers et la perte de temps occasionnée par la remontée de la Seine. Il serait également le point de déchargement de toutes les marchandises pondéreuses : charbons, minerais, phosphates, et un grand port d'escales rapides au détriment de Cherbourg, plus éloigné que lui de Paris.

Cette compréhension intelligente de l'économie maritime moderne dont témoigne l'initiative de la C.I.M. et la qualité de sa direction, l'exécution des travaux projetés, l'outillage actuel du port permettent d'y voir un excellent organisme national.

* * *

Le Havre en 1913 est un quadruple port.

1^{er} port commercial français. C'est un entrepôt international de marchandises légères et de grand prix. La richesse financière de notre pays et le loyer modique du taux de l'argent lui permettent de constituer des stocks énormes de coton, café,, cacao, poivre, cuivre. Il est

pour le café le premier marché régulateur mondial.

Port d'escale, débarcadère transatlantique, malgré les efforts faits par les Allemands à Cherbourg.

Port régional — C'est un grand centre d'approvisionnement national. Son coton alimente les filatures de Normandie et des Vosges. Il exporte les marchandises chères qui demandent une grande rapidité dans l'expédition : articles de Paris, meubles de style, soieries de Lyon. Il est la porte de sortie du commerce de luxe français, une de nos exportations les plus importantes.

Il est enfin depuis une trentaine d'années un port industriel.

* * *

Pendant la guerre, période de non-production et de consommation énorme, nous devons nous procurer au dehors toutes les matières premières et les produits manufacturés nécessaires à l'entretien des armées et de la population. Le Havre joue un rôle de premier plan dans la défense nationale et connaît une activité plus grande que jamais. Les importations françaises enflent jusqu'à atteindre 27 milliards de francs en 1917.

Les exportations s'effondrent et finissent par tomber à 6 milliards. La balance commerciale est déficitaire en une seule année de 21 milliards de francs.

Les fournisseurs Continentaux lui faisant défaut, la France demande aux Etats-Unis, armes, fonte, fer, machines; à l'Argentine viande, laines et céréales; à l'Australie céréales, laine et viande. Tels sont les articles que Le Havre se met à importer.

Il devient en outre la Base Britannique et Ste Adresse la capitale belge. Qui a vécu au Havre de 1914 à 1919 n'oubliera jamais l'aspect si original de ses rues et de ses quais, leur couleur kaki.

En 1917 il devient aussi port américain. Les chiffres énormes relevés sur les statistiques publiées par la Chambre de Commerce ne sont pas une indication de grande valeur car la majeure partie des importations est faite par le service de ravitaillement étranger pour le Front.

Cette activité débordante ne fut-elle pas factice et le Havre eut-il un réel avantage à devenir port anglo-Américain ? Cette question vient à l'esprit lorsque nous voyons, la guerre terminée, les Etrangers rentrer chez eux, nos importations tomber, et assistons, avec la baisse de notre devise en 1920, à l'impossibilité pour les négociants de reconstituer les stocks permettant au Havre de reprendre son rôle de grand marché régulateur, appuyé par un entrepôt mondial.

De la guerre toutefois, il peut tirer certains enseignements. Deux faits principaux frappent tous ceux qui étudient son trafic à cette époque, augmentation considérable des importations et utilisation poussée à l'extrême des moyens d'évacuation. Voilà qui est tout à

fait conforme à notre esprit trop facile: politique au jour le jour et système D. Les Anglais pauvres en idées abstraites en ont pourtant quelques-unes qui leur sont chères et qu'ils appliquent. Les français construisent de splendides théories harmonieuses qui fleurissent sans porter de fruits.

En 1913, Le Havre n'expédie sur l'intérieur que 55 p. 100 de ses importations. 45 p. 100 font l'objet d'opérations commerciales. En 1916, il expédie 77 p. 100, alors que le tonnage des marchandises a doublé. Les expéditions ferroviaires passent de 1.346.000 tonnes en 1913 à 3.166.557 en 1916, fluviales de 308.500 à 1.474.576. Le maximum pour ces dernières est obtenu en 1913 avec les chiffres prestigieux à la remonte de 8.242 bateaux avec une cargaison de 2.047.971 tonnes. Le nombre des péniches passe de 78 en 1913 à 3.687 en 1918.

Parce que Le Havre réussit le tour de force pendant la guerre d'être l'approvisionneur national, grâce à la disparition du cabotage qui enlevait 340.000 tonnes par an, à la prohibition de réexpédition des stocks qui atteignait 125.000 tonnes, à la diminution de la consommation charbonnière, à la volonté et aux efforts de tous, il ne faut pas croire que toute construction ou amélioration soit superflue. Les moyens d'évacuation restent très défectueux.

* * *

Les différentes statistiques fournies par le service des

Douanes servent à analyser le mouvement d'un port. Avant de boire à cette source d'erreurs et d'ennui, la science des nombres, il importe de prendre certaines précautions pour éviter ces conclusions fictives qu'on en tire souvent. Quelquefois elle est cependant admirable et il faut se convaincre du bonheur de ses effets, mais quelle éloquence est plus dangereuse et suspecte ? Combien de cas peut-on citer comme celui-ci où elle a été utilisée savamment dans un voyage au Canada, par le grand géographe du XX^e siècle, Jean Brunhes. A la fin d'un dîner officiel, n'a-t-il pas su répondre avec esprit par un simple chiffre à un mot acidulé sur la diminution de la natalité française : « En France la densité est tout de même encore de 73 habitants, au Canada, vous n'avez pas un homme au km², mais 0,9 ».

La comparaison des tonnages de jauge au Havre en 1913 et 1925, nous donne une différence de plus de 3 millions en faveur de cette dernière année. Ce serait une erreur de voir là un indice favorable et de conclure à une augmentation du trafic. Seules les dimensions des bateaux ont changé et le nombre des escales a augmenté.

Tel port d'escale comme Cherbourg, mettra en lumière son tonnage de jauge qui se gardera d'étaler les chiffres inférieurs du poids et de la valeur des marchandises importées et exportées.

Au contraire, un port enfoncé dans les terres, Rouen, jettera en avant le chiffre de son poids pour prouver sa vitalité.

Le Havre qui exporte et importe des articles de prix élevé en fera ressortir la valeur.

L'utilisation séparée de chaque statistique est une méthode dangereuse et fausse. Pour définir le caractère d'un port et marquer son importance, il faut examiner en même temps son tonnage de jauge, le poids et la valeur de ses marchandises, et rechercher ensuite la puissance économique du pays qu'il dessert, la nature de ses forces productives et de ses relations commerciales.

* * *

Le mouvement maritime ressemble-t-il à ce qu'il était en 1913, a-t-il été influencé par la guerre ou a-t-il changé sous une nouvelle impulsion ?

Les statistiques publiées par la Chambre de Commerce nous montrent le port du Havre en progrès constant lorsque la guerre survient et transforme son activité.

a) Tonnage de jauge.

De 1904 à 1913 la navigation augmente de 60 p. 100. En 1913 le tonnage des navires entrés et sortis est de 10.841.170 tonneaux. Ce chiffre qui le classe second port français ne doit plus être atteint pendant la guerre. Le tonnage de jauge diminue, mais l'accroissement des importations en tonnes de marchandises permet de

conclure à une amélioration certaine du coefficient d'utilisation. Il passe de 0.55 en 1913 à 1.15 en 1917 pour revenir à 0.71 en 1924.

En 1920, année du retour à la liberté du commerce, le tonnage dépasse celui de 1913 avec 10.920.675 tonneaux. Le trafic américain nul jusqu'en 1916, prend une importance croissante. En 1920, 188 navires battant pavillon étoilé et jaugeant 596.588 tonneaux entrent au port.

Le trafic diminue en 1921. 10.541.575 tonneaux sont enregistrés à l'entrée. La diminution du cabotage national due au retour en Belgique des nombreuses péniches qui suppléèrent de 1916 à 1920 à la pénurie du matériel roulant explique cette différence de 379.100 tonneaux. Cette année là est en outre le point de départ d'une grande crise économique.

En 1925, 13.631 navires jaugeant 14.186.206 tonneaux sont entrés au Havre. C'est le chiffre le plus élevé que donnent les statistiques. Il n'indique pas une prospérité subite, mais l'accroissement des dimensions des navires et un retour approximatif à la situation d'avant-guerre. Le Havre est ici le second port français. L'importance du trafic américain diminue légèrement. Il se classe après le trafic français et anglais, avant le mouvement hollandais, belge, brésilien et norvégien.

Si nous examinons les ports étrangers, nous voyons que Rotterdam n'a pas encore atteint son trafic d'avant-guerre. Anvers l'a dépassé, progresse avec régularité depuis 1919 et garde son avance sur Rotterdam. Ham-

bourg s'est développé. Breme égale Le Havre. Le poids des marchandises embarquées à Anvers, Rotterdam, Hambourg, les trois grands concurrents de notre port, est de 13 millions de tonnes, soit trois fois son trafic ou celui de Rouen et le sien réunis. Le Havre se classe par ses arrivages le 6e port de l'Europe en 1925 après Anvers, Rotterdam, Hambourg, Gênes et Marseille.

Le pavillon français dans la navigation de concurrence prend une part un peu plus grande qu'en 1913.

1913. — Entrées. Pavillon français ;	25,5 % nombre navires.
	40 % tonnage.
1925. — — — — —	26,7 % nombre navires.
	45,3 % tonnage.

En 1913 les navires français prenaient 28 p. 100 du poids des marchandises importées et en 1925, 38.6 p. 100 Charbons et cotons arrivent sous pavillon étranger. A l'exportation nous trouvons une diminution : 50.4 p. 100 en 1922 au lieu de 74 p. 100 en 1913. Il importe cependant de remarquer que les Compagnies Françaises transportent des marchandises de grande valeur qui paient les frets les plus élevés.

b) Tonnage de Marchandises.

En 1913, nous trouvons à l'entrée 2.661.249 tonnes qui classent Le Havre port d'importation de marchandises volumineuses mais légères, 4ème après Marseille, Rouen, Bordeaux, à la sortie 977.749. Il vient après Marseille et Bordeaux.

En 1924, les chiffres sont, à l'entrée 3.460.165 tonnes, à la sortie 1.022.114. Le trafic a augmenté et le Havre occupe le troisième rang dans le premier cas après Rouen et Marseille, dans le deuxième après Marseille et Bordeaux. La situation est meilleure qu'en 1913.

c) Valeur marchandises

En 1913, Marseille voyait entrer et sortir 2.134 et 2.017 millions de marchandises. Le Havre venait aussitôt après avec 1.971 et 1.948.

En 1924, il est devenu le premier port français pour la valeur des marchandises importées — et resté le second à l'exportation. Le prix plus élevé des marchandises importées par Le Havre et la hausse formidable du coton expliquent cette suprématie. Les chiffres actuels dus à la dépréciation du franc ne signifient rien.

	ENTRÉES (Millions)	SORTIES (Millions)
MARSEILLE.....	7.540	9.072
LE HAVRE.....	8.967	6.187

Le Havre a toujours eu la première place pour la moyenne par tonne.

En 1913 elle était :

A l'entrée : de 740 francs; à Marseille de 420 francs, à Rouen de 94 francs.

A la sortie : 1.378 francs; à Marseille 637 francs.

Cette supériorité si marquée tient au fait que Le Havre est le port exportateur des articles de luxe.

En 1924, elle est :

A l'entrée : 2.591 francs; à Marseille, 1.589 francs, à Rouen 333 francs.

A la sortie : 6.053 francs; à Marseille 3.837 francs.

d) Droits de Douane.

Le Havre est le port où il est perçu le chiffre le plus élevé de droits de douanes :

1913 : 108.716.655 francs.

1925 : 260.580.000 francs.

TABLEAU COMPARATIF

	TONNEAUX jauge nette	TONNES de marchandises	TALEUR TOTALE de marchandises (Millions)	VALEUR MOYENNE par tonnes (Francs)
LE HAVRE	COMMERCE EXTÉRIEUR. — ENTRÉES			
1913.....	4.766.854	2.661.249	1.971	740
	2 ^e Place	4 ^e Place	2 ^e Place	1 ^{re} place
1924.....	4.844.873	3.460.165	8.967	2.591
	2 ^e Place	3 ^e Place	1 ^{re} Place	1 ^{re} Place
	COMMERCE EXTÉRIEUR. — SORTIES			
1913.....	4.920.648	977.743	1.348	1.378
	2 ^e Place	3 ^e Place	2 ^e Place	1 ^{re} Place
1924.....	4.768.147	1.022.114	6.187	6.053
	2 ^e Place	3 ^e Place	2 ^e Place	1 ^{re} Place

Ce tableau comparatif montre qu'il n'y a pas de grand changement. Dans le commerce extérieur fran-

çais, Le Havre conserve sa position d'avant-guerre. Il est le deuxième port pour le tonnage des navires, le troisième pour le poids, le premier pour la valeur.

Le mouvement général est resté sensiblement le même, sauf une certaine augmentation du cabotage et du trafic avec les colonies.

e) Mouvement des Passagers

En 1913, 741.483 voyageurs sont passés par Le Havre contre 510.922 en 1925. Comment expliquer une telle diminution ? Les passagers de cabine sont pourtant plus nombreux : 45.274 en 1913, 48.958 en 1925. C'est que l'émigration est arrêtée. En 1913, 106.123 Européens ont émigré et se sont embarqués au Havre ; en 1925, 31.791, soit une diminution de 74.332. Toutes les Compagnies de navigation européennes ont amené en 1925 à New-York 222.144 émigrants, soit 780.895 de moins qu'avant la guerre. Pour la Compagnie générale transatlantique, la différence se solde par un déficit de 82.000 émigrants. Chacun sait qu'il faut chercher les raisons de cet arrêt dans les lois américaines de 1917, 1921 et 1924, qui sont une des manifestations de la politique eugénique de ce pays.

On peut trouver deux raisons accessoires dans la concurrence vigoureuse de Cherbourg et la politique italienne d'émigration : le permis d'émigrer n'est plus

délivré qu'à la condition de s'embarquer dans les ports nationaux.

Les chiffres du cabotage international et des lignes côtières sont également inférieurs à ceux d'avant-guerre.

Cabotage international. — 1913 : 83.733 passagers.

1925 : 67.676 passagers

Lignes côtières. — 1913 : 506.353 passagers.

1925 : 362.497 passagers.

f) Compagnies de Navigation

De nombreuses lignes mettent Le Havre en relation avec tous les points du globe. Cinq grandes Compagnies françaises ont leur port d'attache au Havre. Leur effectif s'est accru. Voici les chiffres comparés du nombre des bateaux et du tonnage net en 1913 et 1925 :

	Bateaux	Tonnage Net
<i>Compagnie des Chargeurs Réunis :</i>		
1913.....	29	93.688
1925.....	50	200.475
<i>Compagnie Générale Transatlantique :</i>		
1913.....	48	122.770
1925.....	66	207.158
<i>Compagnie Havraise Péninsulaire :</i>		
1913.....	12	35.601
1925.....	17	58.530
<i>Worms et Cie :</i>		
1913.....	18	11.090
1925.....	20	15.031
<i>S. N. O. :</i>		
1913.....	14	22.958
1925.....	15	30.196

De nombreuses compagnies françaises et étrangères font escale au Havre, les Messageries Maritimes 79.778 tonneaux, et depuis 1926 la Cunard Line.

g) Pavillons

Le tableau comparé du mouvement de la navigation indique de nombreux changements. Les places respectives occupées par chaque pays ne sont plus les mêmes en 1913 et 1925.

1913	{	1. France. 2. Angleterre. 3. Allemagne. 4. Hollande. 5. Norvège. 6. Suède. 7. Belgique.	1925	{	1. France. 2. Angleterre. 3. Hollande. 4. Amérique. 5. { Belgique. Brésil. Norvège. 6. Danemark. 7. Allemagne.
------	---	---	------	---	--

L'Angleterre tient toujours le second rang, mais son tonnage a diminué.

L'Allemagne qui occupait le troisième a été complètement éliminée au cours des années qui suivirent la guerre. En 1925, de nouveau, 28 bateaux allemands sont entrés au Havre lui valant la 7^e place.

Les Etats-Unis et le Brésil, nouveaux venus avec le Cosmopolitan Shipping Co et le Lloyd Brasileiro, 9 et 16 bateaux, ont les numéros 4 et 5.

* * *

C'est avec une parfaite clarté que M. Brindeau, rapporteur du projet de loi de 1920 concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce, a expliqué devant le Sénat le but de cette institution. Le projet de loi est destiné :

- 1°) à apporter dans l'administration de nos ports de commerce une très libérale décentralisation ;
- 2°) à doter l'organe administratif institué, de larges moyens d'action et d'importants pouvoirs financiers ;
- 3°) à créer une unité de direction qui jusqu'alors n'existait pas.

Sous l'ancien régime, les ports français étaient administrés par les municipalités qui subvenaient à leur entretien et faisaient les travaux. A la Révolution, les dimensions des navires et les besoins du commerce augmentant, l'Etat dut se charger des dépenses et gérer lui-même le port.

A plusieurs reprises les collectivités maritimes avaient demandé à jouir d'un régime autonomiste analogue à celui de Liverpool et Gênes. Il a été créé par la loi du 12 juin 1920 et mis en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1925 dans les ports du Havre et de Bordeaux.

Nombreux étaient les inconvénients du système précédent.

Organisation d'Etat, elle en comportait tous les vices

inhérents : l'esprit d'initiative manquait, ou se perdait dans les entraves administratives, les décisions étaient prises en retard, des règles uniformes établies pour tous les ports sans tenir compte des circonstances. La politique jouait un rôle souvent néfaste.

A côté des Ponts et Chaussées et des Chambres de commerce, un nombre considérable d'administrations publiques intervenaient dans la vie du port sans qu'aucun lien n'existât entre elles, ministère de la Marine, de l'Intérieur, des Finances, du Commerce, sous-secrétariat de la Marine marchande.

L'autonomie a donné à la gestion du port un caractère industriel et opéré une large décentralisation en même temps qu'elle a concentré la direction locale. Aujourd'hui le port est administré par un Conseil et un directeur.

Le Conseil comprend 21 membres qui sont les représentants les plus qualifiés des intérêts en jeu :

1^o Neuf membres désignés par la Chambre de commerce du Havre;

2^o Neuf membres nommés par décret, dont trois sur la présentation des Chambres de commerce de Bolbec, de Rouen et de Paris, chacune pour un membre, les six autres étant pris parmi les principaux usagers du port, et comprenant également un représentant du réseau des chemins de fer de l'Etat, un autre des chemins de fer de l'Est, ainsi qu'un représentant du Ministère des Finances.

3^o Un membre désigné par le Conseil général de

la Seine-Inférieure, un autre par le Conseil municipal de la ville du Havre ;

4^o Un représentant des ouvriers du port.

Le Conseil s'est vu attribuer une large part des fonctions réservées autrefois au Ministre des Travaux publics. Il statue définitivement sur tout ce qui concerne l'outillage, l'exploitation du port, les travaux qui ne modifient pas essentiellement l'accès et ne sont pas entrepris avec le concours de l'Etat. Avant la loi de 1920, il prenait à sa charge l'entretien de tous les ouvrages et exécutait les travaux neufs : quais, écluses, formes de radoub, avec le concours financier de la municipalité et du département fixé pour les grands ports à la moitié du montant total. La majeure partie de l'outillage construit et exploité par la Chambre de commerce l'est aujourd'hui par le port autonome. Les décisions ainsi prises plus rapidement évitent les pertes de temps qui causaient du tort tant à l'agriculture, à l'industrie et au commerce de notre pays qu'à la marine marchande. Le régime financier des travaux neufs demeure à peu près le même : l'Etat paie la moitié des frais.

Le directeur est nommé par le Ministère des Travaux publics sur une liste de trois noms présentée par le Conseil d'administration. C'est un personnage à double face : agent d'exécution du Conseil et du pouvoir central. A ce dernier titre il l'emporte sur tous les services publics, Travaux publics, Chemins de fer, Navigation intérieure, Phares et Balises, Douanes,

Pilotage, Inscription maritime, Inspection de la Navigation, Police sanitaire maritime et Police générale du port.

L'unité se trouve réalisée en la personne du directeur du Port autonome, héritier du chef d'exploitation pendant la guerre. Il est assisté de deux chefs de service : l'un est chargé de l'étude et de l'exécution des travaux, de l'entretien des ouvrages et dragages, l'autre concentre tous les services d'exploitation.

L'expérience des deux dernières années 1925 et 1926 a montré les avantages économiques de l'autonomie. Il y aurait peut-être intérêt à la rendre « plus autonomiste » pour la voir produire tous ses bienfaits.

* * *

Mais la valeur d'un port ne se mesure pas à sa seule situation géographique, à son accès, ses ouvrages. Il faut pour le juger, connaître l'organisation commerciale qui le complète. Au Havre port et place de commerce sont interdépendants. La prépondérance appartient cependant au premier. En 1913, grâce à la puissance de son marché, Le Havre importait et entreposait des matières premières en quantités énormes, mais si l'outillage n'avait pas été aussi perfectionné, le trafic se serait vite détourné vers d'autres ports mieux armés.

Le commerce dépend étroitement de l'activité maritime qui ne peut s'intensifier que par l'amélioration de

l'aménagement général, le perfectionnement des moyens d'accostage et de réexpédition des marchandises par terre. Celles-ci vont où les plus grandes facilités sont offertes dans les conditions pécuniaires les plus avantageuses.

« Comme le Dieu Janus au double visage pacifique et guerrier, a écrit M. Toutain, le grand port moderne est tourné à la fois vers la mer et la terre. Aussi la technique des ingénieurs domine celle des négociants et des banquiers, encore que ceux-ci aient porté les mécanismes commercial et financier de la Bourse de Commerce du Havre à un étonnant degré de puissance et de perfection. »

Jusqu'à ce jour la situation privilégiée du Havre et l'activité de ses grands marchés ont compensé l'insuffisance relative de ses moyens matériels. Pendant la guerre l'embouteillage n'a été évité que par des moyens de fortune. En 1927 la situation est tout autre. Nous saisissons dès maintenant dans une de ses manifestations les plus lumineuses l'aspect national du problème havrais. La France s'est appauvrie, n'a plus d'or. Les grands marchés d'une nation à change déprécié perdent fatalement leur maîtrise. Ils tendent en outre à devenir régionaux. Il ne reste plus au Havre qu'à regagner par le perfectionnement de tous ses engins le terrain commercial perdu.

On comprend facilement la liaison étroite du port et de la place en comparant les positions géographiques du Havre et de Rouen. Le Havre est isolé sur

la rive droite de la Seine, perdu à l'extrême pointe du pays de Caux, cerné par la Manche et l'Estuaire. Rouen est à un croisement de routes. Si son port périlait, la ville subsisterait. Que le port du Havre se transforme en voie de garage, ses lignes de navigation le quittant, la place de commerce tombera aussitôt ainsi que la ville qui perdra par là-même ses moyens de subsistance.



CHAPITRE II

LE COMMERCE

Le Havre est à l'origine le grand port de commerce français avec les Indes. Il importe riz, coton, épices, étoffes indiennes, mousselines du Decca, « vent tissé ». La Compagnie des Indes y tient ses bureaux jusqu'à la fin du XVIII^e siècle.

La victoire de l'Angleterre aux Indes et la mise en valeur des deux Amériques et de l'Australie viennent transformer l'activité du port. De nombreux navires partent vers l'Amérique, le Canada, le Brésil. Mais le commerce ne prend son véritable essor que vers 1860, lorsque le Second Empire rase les remparts de la ville et démantèle la citadelle. Il ne cesse de croître et le tonnage annuel des marchandises augmente de 1850 à 1914 dans la proportion de 1 à 10. L'ouverture du canal de Suez favorise Marseille au détriment du Havre. Le commerce des Indes et d'Extrême-Orient s'achemine naturellement vers le port de la Méditerranée. Mais coton et épices continuent à passer par Le Havre où ils trouvent un marché organisé. Bonaparte a dit un jour aux délégués du commerce havrais :

« Pénétrez-vous bien de cette pensée que Le Havre est appelé à rivaliser avec les ports de l'Europe les plus renommés, doit détourner au profit de la France une partie du commerce d'entrepôt par lequel se sont enrichis successivement les villes hanséatiques et les ports de la Hollande. » Ce désir prophétique s'est réalisé en 1914.

Le percement du canal de Panama va améliorer sa position en permettant à ses lignes de navigation de visiter les côtes du Pacifique et de créer de nouveaux courants commerciaux lorsque la guerre vient bouleverser l'économie nationale.

De 1914 à 1919, le commerce havrais s'adapte aux nécessités du moment. Il importe céréales, charbon, fer, fonte, cuivre, acier, sucre, viande fraîche et salée, automobiles, etc... Les lignes régulières le quittent momentanément et la base anglaise en s'installant au Havre, lui emprunte la moitié de ses quais.

En 1916, M. Laurent Toutain écrit : « Après la guerre et pour tous les articles principaux qui ont élu domicile sur la place soit en disponible, soit à terme, l'effort havrais favorisé par l'affaiblissement maritime et commercial de l'Allemagne, reprendra son développement normal et régulier. » Jusqu'à quel point a-t-il été prophète en son pays ?

Qui étudie le mouvement maritime et commercial havrais en 1913 est frappé par le pouvoir d'attraction qu'il exerce sur certaines marchandises, telles que le café, le coton, le cacao, le cuivre, le poivre. Considé-

rables sont les stocks de chacun de ces articles. Ils évitent la tutelle des producteurs qui ne peuvent imposer leurs prix et donnent au marché havrais une puissance que ses rivaux étrangers lui envient fortement.

Au 31 décembre 1913, ils s'élèvent à :

Cacaos : 109.827 quintaux;

Café : 147.249.555 kilos ou 2.704.000 sacs.

Hambourg venait loin derrière avec 1.889.000 sacs.

Coton : 94.887 tonnes ou 451.846 balles.

Cuivre : 3.263 tonnes.

Poivre : 105.198 quintaux.

Le Havre joue le rôle d'un grand marché national et mondial et d'un immense entrepôt qui effectue des réexpéditions dans toutes les directions.

Comment expliquer cependant la supériorité du Havre sur Hambourg, dans l'importation et le stockage du café, lorsque l'Allemagne consomme trois millions de sacs et la France un million et demi seulement ? Elle tient à la meilleure organisation commerciale de la place. Le marché est plus souple, le taux de l'escompte plus bas et plus stable. Les stocks sont moins chers et par là plus faciles à constituer. Le prix de la marchandise se trouve soutenu à la fois par la consommation nationale et la cote des marchés étrangers.

La suprématie du Havre s'explique aisément si l'on compare le loyer de l'argent en France et en Allemagne. La France est une très grande puissance financière internationale. Elle est la nation créditrice du monde.

Ses capitaux sont en Russie, en Amérique, en Turquie. A la richesse nationale, première source de prospérité, se joignent plusieurs autres facteurs qui servent les intérêts du Havre, le marché à terme, la caisse de liquidation, le warrantage, et l'organisation des magasins généraux, les assurances.

Le terme apparaît à beaucoup comme une opération mystérieuse et équivoque, permettant à certains privilégiés de pratiquer un jeu qui les enrichira aux dépens des consommateurs. Loin de l'étudier pour comprendre ses avantages et le rôle bienfaiteur qu'il joue, on le condamne de prime abord sans même en discuter le principe et l'utilité.

Or il est au triple point de vue du producteur, du négociant et de l'industriel, l'instrument indispensable à la sécurité des transactions. S'il permet le jeu en élargissant l'offre et la demande presque indéfiniment, il forme la base du commerce d'importation. Par cette série d'achats et de ventes de couverture qui effraient le grand public et certains politiciens ignorants, il limite les risques.

Avant qu'une loi de 1882 ne vînt apporter toute une réglementation minutieuse et ne le rendît légal, on trouve de nombreux marchés à livrer à date plus ou moins éloignée. Le terme joue le rôle d'une assurance mutuelle qui protège les intérêts souvent opposés du producteur et de l'industriel. Il est complété par une institution remarquable née au Havre : la caisse de liquidation des affaires en marchandises. Négociants et

courtiers en eurent l'initiative et maintes places étrangères s'en sont inspirées.

Elle garantit la parfaite exécution des opérations enregistrées par elle, obligatoirement lorsqu'elles portent sur ces cinq articles : café, coton, cacao, poivre, cuivre. Elles doivent donner lieu à une livraison et à une réception effective, sont susceptibles d'une sanction légale et ne peuvent être frappées d'aucune exception. La Caisse de liquidation donne au marché à terme la stabilité et la sécurité tout en lui laissant la liberté.

L'« original deposit » et la « marge » la garantissent contre tous les risques. Chaque contractant doit laisser une couverture en valeurs ou en espèces et verser chaque jour la somme qui correspond à la différence entre le prix auquel l'affaire a été enregistrée et le cours officiel quotidien.

La caisse de liquidation joue ainsi le rôle d'une grande compagnie d'assurances et concourt à la prospérité de la vie commerciale havraise, si intense, qu'exprime avec beaucoup de vie Monsieur Hérubel dans ce tableau.

« Lorsque midi sonne aux horloges, les rues charrient une foule pressée, les tramways sont assaillis, les cafés, les restaurants, les maisons particulières, et les modestes logements se remplissent. Tout le port se vide dans la ville. Une heure après, les estomacs une fois rassasiés, la ville se videra dans le port. C'est pour le port que sont construits les nombreux bureaux, la Bourse, les Banques. Ces bâtiments en brique ou en pierre de taille,

sombres et maussades, alignés sans grâce, font le crâne qui abrite le cerveau du Havre. »

La fonction commerciale d'entrepôt était avant la guerre la plus développée. Les fonctions régionale et industrielle lui étaient sacrifiées. Certains ports, très importants jouaient au contraire ces 3 rôles, d'autres deux seulement.

Historiquement tous ont d'abord été des transitaires et des entrepôts, grâce à leur situation géographique et à l'organisation du marché local. Le développement des moyens de transport par mer et par terre a permis à certains de devenir des organismes régionaux et industriels en diminuant puis en supprimant leur isolement relatif. Grâce aux chemins de fer et aux bateaux à vapeur, les ports se sont développés suivant la richesse productive de leur arrière-pays et les facilités d'évacuation des produits transformés.

Un port régional exporte les marchandises de l'hinterland et lui envoie celles qu'il reçoit par mer. Dunkerque dessert la grande région industrielle du Nord de la France, alimente les usines de Roubaix et Tourcoing et combat victorieusement le marché lainier du Havre, moins bien placé.

Pour s'industrialiser un port doit recevoir des matières premières lourdes : huiles, pétroles, bois, charbon. Des usines s'installeront dans la région pour transformer ces différents produits. L'intensité du mouvement industriel variera avec les possibilités des débouchés par mer et par terre.

Le port qui n'a pas évolué et s'est confiné dans sa fonction d'entrepôt voit aujourd'hui sa situation compromise par les nouvelles conditions de travail, les difficultés financières et la politique douanière protectionniste. Il est obligé de chercher d'autres sources d'activité, de faire naître ou développer certains courants commerciaux intéressants par leur sens ou leur objet.

*
* *

Il est curieux de comparer les dernières pages de deux exemplaires d'un journal maritime et commercial local *Le Journal du Havre*, aux dates du 1^{er} juillet 1914 et du 1^{er} février 1927. Là se trouvent insérées toutes les annonces des services maritimes des grandes compagnies de navigation françaises et étrangères pour pour lesquelles Le Havre est port d'attache ou d'escale.

En 1914, de nombreux navires partent vers tous les points du globe. Les deux courants de l'Amérique du Nord et de l'Amérique Centrale sont particulièrement intenses. La guerre et la crise des changes viennent tout bouleverser. Le ralentissement des échanges internationaux, le développement des Etats-Unis, ont transformé l'économie du monde. L'hégémonie européenne déjà contestée en 1914 a été ébranlée et s'est brisée. Aujourd'hui la domination de la planète est tricéphale, Européenne, Américaine, Extrême-Orientale.

Certains courants se sont trouvés désaxés. De nou-

veaux se sont créés. Au Havre, on peut en distinguer quatre qui viennent s'ajouter aux principaux d'avant-guerre.

L'ouverture du canal de Panama a amorcé un trafic avec les ports du Nord et Sud Pacifique : Los Angeles, San-Francisco, Portland, Vancouver d'une part, Guayaquil, Callao, Coquimbo, Valparaiso d'autre part.

Le mouvement vers l'Amérique du Sud, l'Argentine et le Brésil, a pris une grande importance. On a vu apparaître une nouvelle ligne concurrente des Chargeurs Réunis, le Lloyd Brasileiro, qui a simplement transformé quelques navires allemands séquestrés.

Enfin deux autres courants se sont dessinés : l'un vers la Baltique par le canal de Kiel et le Sund, la mer du Nord, la Pologne et Dantzig, l'Esthonie et Reval, la Finlande et Helsingfors, Riga; l'autre vers les colonies françaises, le Maroc, l'A. O. F. et l'A. E. F., Madagascar, l'Indochine.

Toutes ces régions présentent un vif intérêt : riches en matières premières, elles peuvent devenir grandes consommatrices de produits manufacturés.

*
* *

Leur sens fixé, quels vont être les différents objets de ces courants commerciaux ?

L'étude successive des marchandises importées et exportées, dans leur évolution de 1913 jusqu'à aujourd'hui sera entreprise en distinguant celles qui sont

entrepasées et ressortissent à l'activité havraise pure, donnant naissance, à un marché à terme : coton, café, poivre, cuivre, et laine, et d'autres qui, source de profit intéressant pour les commissionnaires, transitaires de la place, passent seulement, et participent plutôt à l'industrie et au commerce général français que proprement local.

IMPORTATIONS

A. — Articles d'avant 1913

Certaines marchandises ont autrefois donné lieu à un trafic important qui a disparu ou diminué en 1913. Les progrès scientifiques et la politique douanière expliquent cette décadence.

Les découvertes chimiques permettent de se passer des produits naturels exotiques. Avant 1900, Le Havre importait des Indes et du Guatemala 1.680 tonnes d'indigo. En 1913, il n'en recevait plus que 143. Les bois de campêche jaunes, rouges et le québracho donnaient cependant encore lieu à un trafic de 71.406 tonnes en augmentation de 20,000 sur l'année précédente.

Il est curieux de songer à la répercussion qu'aurait, sur la place du Havre, telle découverte qui permettrait de remplacer le coton par une autre fibre.

M. Tirard, en établissant des droits prohibitifs en 1889 sur les importations de saindoux et lards d'Amérique sous l'apparente mesure de protection contre la

trichine, fit tomber ce commerce de 9.000 à 1.470 tonnes en 1913. Nous saisissons ici sur le vif les répercussions sur le trafic havrais du régime douanier et de la politique économique nationale.

B. — Articles de première importance

Coton. — Il partage avec le café la royauté du marché havrais. Son importance s'est accrue d'année en année avec la production américaine.

En 1750, Ely Withney découvre le cotton gin qui permet de séparer rapidement la fibre de la graine. Dès lors la production commence à se développer dans la riche vallée du Mississipi. Hergreave et Ark-Wright, John Wyatt et Levis Paul en Angleterre, Richard et Lenoir en France installent les premières filatures. Dès 1830, Le Havre importe 159.000 balles américaines, soit 16 p. 100 de la production. Trente ans plus tard, du sol américain sortent 4.675.000 balles. Le Havre en prend 608.000.

Au cours des 20 années qui suivent la guerre de Sécession, la production américaine diminue et Le Havre importe davantage de l'Inde. A partir de 1880 les Etats-Unis commencent leur prodigieuse croissance. Les Américains grâce aux conditions climatiques, à la patience de la main-d'œuvre et à l'organisation économique la plus parfaite, atteignent 11 millions de balles en 1898, 14 en 1913, les 2/3 de la production mondiale.

Le Havre a bénéficié de ce splendide essor et son importation cotonnière, de 653.000 balles en 1877, atteint 1. 119. 000 en 1913, 255. 291 tonnes sur 352.111 qui venaient en France. Elle aurait été encore beaucoup plus importante si l'industrie française n'était passée seulement de 5 à 7 millions et demi de broches quand le nombre sautait dans le monde de 59 à 143 millions.

Le Havre était le premier port cotonnier français et occupait le 3^e rang dans le monde, venant aussitôt après Liverpool et Brême. Entrepôt national et mondial, son stock au 31 décembre 1913 s'élevait à 451.846 balles. Il réexportait environ 100.000 balles chaque année. Ses principaux clients étaient la Belgique, la Russie, l'Allemagne, l'Angleterre. Il desservait tous les centres industriels français : Normandie, Nord, Est.

Le Havre s'était imposé, et la force de son marché l'avait qualifié contre Rouen pourtant favorisé comme port régional. Maisons de négoce, courtiers, agents d'information, organes officiels, réglementation sincère et éprouvée, résistance financière, stocks et gros volume de filières rendaient invincible le marché à terme du coton. Le Havre était relié par des lignes bien organisées aux ports du Texas, de la Louisiane et de la Géorgie, Galveston, Nouvelle-Orléans, Savannah.

Pendant la guerre, l'occupation de la région textile du Nord par les Allemands, la pénurie de la main-d'œuvre, la réduction du tonnage maritime disponible

pour le transport du coton et la prohibition de l'importation des marchandises étrangères par le Décret de 1917, provoquent une réduction des importations. Elles sont seulement de 439.587 balles en 1918.

Un décret ministériel qui rend libre l'importation du coton américain lui permet de doubler et de s'élever en 1919 à plus de 835.000 balles. Le marché à terme ouvre de nouveau, les demandes reviennent, et le Consortium Cotonnier Français constitué pendant la guerre pour alimenter notre industrie cesse d'exister.

En 1921 l'importation retombe, puis à partir de 1922 augmente chaque année sauf une légère dépression en 1923, avec le nombre de broches nationales qui atteindra environ 10 millions.

TABLEAU INDIQUANT LA PROGRESSION ANNUELLE
DES IMPORTATIONS

Années	Importations	Stock
1921	166.978 tonnes	41.723
1922	193.753 —	35.253
1923	178.002 —	23.369
1924	203.624 —	28.154
1925	242.519 —	30.395

En 1925, Le Havre a importé 1.032.055 balles, chiffre inférieur à celui de 1913, mais supérieur à la moyenne des années intermédiaires. Son stock n'a pu être reconstitué. Il est de 200.531 balles.

Les deux tableaux ci-dessous donnent le détail du mouvement cotonnier exprimé en balles, aux 31 décembre 1913 et 1925.

31 DÉCEMBRE 1913	IMPORTATIONS (Balles)	DÉBOUCHÉS (Balles)	STOCKS (Balles)
Coton Etats-Unis....	1.064.723	1.015.959	445.895
— Indes.....	17.763	14.739	3.887
— diverses prov.	36.384	39.042	2.064
TOTAL.....	<u>1.118.870</u>	<u>1.069.740</u>	<u>451.846</u>

31 DÉCEMBRE 1925	IMPORTATIONS	DÉBOUCHÉS	STOCKS
Coton Etats-Unis....	911.155	898.251	187.314
— Egypte.....	14.564	14.707	395
— Brésil	26.179	23.616	2.694
— Indes.....	40.962	41.673	2.333
— diverses prov.	39.195	35.325	7.795
TOTAL.....	<u>1.032.055</u>	<u>1.013.572</u>	<u>200.631</u>

En comparant ces chiffres nous voyons que Le Havre reçoit moins de coton des Etats-Unis qu'en 1913 et qu'au contraire 120.900 balles de provenance extra américaine, hindoue, brésilienne, égyptienne, coloniale, soit 12 p. 100 des importations totales, sont arrivées au Havre contre 54.147 avant la guerre. La récolte américaine a pourtant été formidable puisqu'elle a atteint 15 millions et demi de balles en 1925, en dépit des ravages causés par le boll-weevil. Le gouvernement de Washington a déclaré qu'il allait diminuer l'acréage et constituer un stock de valorisation. Cette diminution tient à l'industrialisation américaine, indice de maturité économique, qui sensible en 1913 s'est accentuée pendant la guerre. La puissance d'absorption des marchés indigènes a augmenté avec le nombre de broches qui a doublé en 20 ans.

En outre la hausse du dollar incite les négociants havrais à essayer d'importer moins de coton des Etats-Unis. L'année 1926 a battu tous les records de la fluctuation. Le 20 juillet 1926, le coton a coté 1.163 fr., soit plus de 5.000 fr. la balle (220 kilogs). Quatre mois plus tard il tombait à 530 fr. La Caisse de liquidation a joué son rôle régulateur bienfaisant et exigé une base en francs pour tout marché. Aucune faillite n'a été enregistrée.

Le Havre se voit distancer par les marchés de New-York, New-Orléans, Chicago, Liverpool, Alexandrie, qui disposent de stocks importants. Brême port cotonnier d'un pays vaincu, à politique financière équivoque, débiteur de la France, égale Le Havre.

Gènes et Trieste renaissent à la concurrence et Jané relié aujourd'hui avec Galves on le menace. Il a doublé en 1921 son importation d'avant-guerre. Aujourd'hui la lutte est d'autant plus redoutable que nous sommes moins aptes à la soutenir, par suite du taux élevé de l'argent et de notre change défavorable vis à vis des pays producteurs de coton.

La stabilisation du franc seule permettra au Havre de redevenir le puissant marché et entrepôt mondial de 1913.

*
* * *

Le marché havrais a pour but de faciliter les achats de la filature française en sélectionnant les cotons et

régularisant les prix. Il traverse aujourd'hui une crise grave, puisque le nombre des contrats enregistrés à la Caisse de liquidation d'octobre à février est en diminution de plus de 50 p. 100 sur les cinq dernières années d'avant-guerre. Un négociant la résumait en ces termes le 20 mars 1921 : « La livre de notre activité cotonnière est à 240 et seule une union havraise complète avec un oubli total des différents intérêts en présence, peut provoquer une amélioration sérieuse du franc Cotonnier havrais ». Pour lutter contre la tendance américaine à s'organiser de plus en plus pour la vente directe, il conseille de copier les règles du New-York Cotton Exchange et de remplacer l'arbitrage spécial des filières émises par un seul pour chaque balle. Les différences qui peuvent se produire entre un arbitrage d'effectif et de filière disparaîtraient et les désignations, variables pour le Coton Bonne Soie de sept huitième à quinze seizième d'inch, seraient unifiées. On éviterait ainsi de voir bientôt les Américains nous vendre exclusivement sur leurs types.

Certains négociants ont cessé tout trafic et n'achètent plus que sur ordre de l'intérieur. D'autres, à gros capital possédant des filatures, continuent à appliquer les méthodes de 1913. Il en est qui ont évolué et présentent aujourd'hui un double visage franco-américain, ils sont à la fois négociants havrais et agents de maisons des Etats-Unis

Il existe au Havre plusieurs firmes américaines qui traitent directement avec le filateur. Il est difficile de

prédire le sort réservé aux maisons françaises.

Il ne semble pas qu'elles doivent être éliminées par la concurrence étrangère et réduites au rôle de courtiers. Les firmes américaines seront sans doute assimilées et leurs dirigeants ne formeront qu'une nouvelle strate dans la population venue de l'extérieur. On peut douter que les Américains consentent à continuer à financer les filatures françaises comme le font les négociants havrais qui voient là un excellent moyen de s'ingérer dans ces entreprises et de s'y assurer des débouchés.

Café. — La première maison de café fut fondée à Londres en 1652. Loin de « passer », comme le croyait Mme de Sévigné, il devint rapidement une boisson très appréciée. La guerre de 1914 a illustré son importance. « Poilu » et « jus » sont devenus deux inséparables.

Le Brésil est le plus grand producteur du monde. Sur 20 millions de sacs, 14 lui reviennent en 1925, viennent ensuite Haiti, les Antilles, Sumatra et Java.

Le Havre en 1875 importe déjà 780.000 sacs et Gambetta impressionné par les piles du stock demande qu'on lui calcule combien cela fait de tasses de café. En 1913 il est le plus grand marché mondial. Son importation s'élève à 2.112.737 sacs et son stock à 2.704.000 sacs, quand celui de Hambourg n'est que de 1.889.000; suivent Anvers, les Pays-Bas, Trieste, Londres, Marseille, Brême, Copenhague, Bordeaux.

La vitalité du marché havrais est remarquable. Les systèmes pour recevoir et évacuer les cafés sont perfec-

tionnés, ses docks et entrepôts excellents. Les nombreuses lignes régulières des Chargeurs Réunis le relient au Brésil, à Haiti, aux Antilles. Le franc vaut 1 franc or.

Il détient près des 2/3 du stock européen, approvisionne le pays entier et réexporte en Allemagne, dans les Pays-Bas, grands consommateurs, en Suisse, en Angleterre, en Italie.

Pendant la guerre, les importations diminuent par suite de la rareté du tonnage. Elles sont contingentées, puis arrêtées à partir du 1er janvier 1918 pour utiliser tous les navires à des fins plus urgentes, transports de troupe et matériel. Les stocks se trouvent épuisés.

En 1919 l'importation remonte à 3.192.084 sacs pour subir différentes fluctuations dans le sens de la baisse jusqu'en 1925. Le Gouvernement Brésilien a revalorisé en achetant 4 millions et demi de sacs et empêché la reconstitution des stocks étrangers. Le tableau (page 72) montre que Le Havre gêné par l'immiscion de l'Etat dans le commerce des cafés n'a plus atteint le chiffre des importations de 1913 et n'a pu renouveler son stock, le plus important encore en Europe cependant, 44.000 sacs au 1er janvier 1926. Quel négociant se risquerait à entreposer du café en le voyant le 20 juillet 1925 coter 532 fr. 75 et le 1er octobre 1.160 fr. ?

L'approvisionnement visible aux Etats-Unis est de 1.484 milliers de sacs. Ce pays est devenu grand consommateur de café : 5 millions de sacs au lieu de 800.000 avant les lois sur la prohibition.

TABLEAU COMPARATIF DU MOUVEMENT DES CAFÉS
AU HAVRE

ANNÉES	IMPORTATIONS (Tonnes)	EXPORTATIONS (Tonnes)	STOCKS (Tonnes)
1913	145.979	40.082	147.249
1918	34.627	3.129	11.190
1919	186.735	11.398	65.252
1920	149.868	29.661	43.689
1921	121.616	14.947	35.877
1922	129.478	10.753	28.750
1923	139.015	14.908	23.235
1924	161.272	16.865	32.410
1925	137.283	16.405	25.012

L'appauvrissement de certains pays d'Europe et la diminution de la consommation en Allemagne, notre principal client expliquent la chute des exportations de 40.082 à 16.405 tonnes.

Brême, Hambourg et Trieste cessent de recevoir du café au cours de la guerre, mais Copenhague augmente son stock et l'Angleterre se réapprovisionne en 1919 et dispute son pouvoir de contrôle au marché caféier français. Gênes a été aidé par les nombreux Italiens établis au Brésil.

L'Angleterre est le concurrent le plus redoutable. Un journaliste havrais Monsieur Jules Avril, a indiqué d'un mot la tutelle financière et économique britannique sur le Brésil. « La Cité, a mis des milliers de livres sterlings sur des milliers de sacs de café. »

Le Havre a aujourd'hui à lutter énergiquement contre Amsterdam, Hambourg, Anvers, Londres, Copenhague, Gênes, Trieste, pour affirmer sa suprématie en Europe

et conserver cette source de profit national qui pourrait grandir avec les relations franco-brésiliennes. Il se trouve aujourd'hui primé par le commerce anglais et américain.

C. — Articles secondaires

Le poivre, la laine et le cuivre font aussi l'objet d'un marché règlementé.

Poivre. — Le Havre était avant la guerre un grand entrepôt, approvisionneur national et mondial. Les poivres de Saigon et de Tellichery formaient deux marchés distincts. Les premiers étaient plutôt destinés à la consommation intérieure, et les autres réexportés, principalement aux Etats-Unis, en Angleterre, et en Allemagne.

L'importation atteignait 28.115 quintaux l'exportation 45.099 et le stock 105.198. En 1918, les quais du Havre ne reçoivent que deux quintaux. La réserve n'est plus que de 2.124. Le Havre n'a pas retrouvé aujourd'hui ses chiffres d'avant-guerre : en 1925, il a importé seulement 1.273 tonnes, exporté 250 et stocké 347.

Les principaux concurrents du Havre sont Londres et Rotterdam. Ils ont bénéficié à ses dépens de la liquidation des stocks de guerre auxquels il n'a pas été admis. Il est regrettable que la piastre serve de base aux transactions commerciales indochinoises. Sa hausse à partir de 1922 a entraîné celle des prix.

Le change et le décret du 8 novembre 1920 qui prohibe la consommation des poivres étrangers en France, sont les deux principaux obstacles à la reprise de l'activité du marché havrais.

Laine. — L'Angleterre reçoit les laines australiennes Le Havre celles de la Plata, de l'Uruguay, du Pérou et du Chili. On note dès 1913 un recul très net dans l'importance des importations et du marché de la laine au Havre, comme le montre le tableau (p. 74).

ANNÉES	IMPORTATIONS (Quintaux)	STOCKS (Quintaux)
1906	157.899	42.245
1913	57.454	3.234

Dunkerque fait au Havre une concurrence victorieuse et les industriels lainiers tendent à évincer les intermédiaires et à faire eux-mêmes leurs achats à l'étranger.

Pendant la guerre, l'habillement de l'armée nécessite une augmentation des arrivages : 286.034 quintaux sont importés. En 1925, ils tombent à 1,605 tonnes et le stock n'est plus que de 40 tonnes.

A ces raisons s'ajoute le développement industriel des Etats-Unis qui ont augmenté leurs achats de laine en Argentine et dans l'Uruguay de plus de 300 p. 100. En outre le cheptel américain, et surtout australien et russe a diminué.

Londres, Hambourg, Anvers et Dunkerque priment sans peine Le Havre. Londres est placé pour être le

plus grand marché lainier européen et approvisionner le Yorkshire où travaille la première industrie lainière du monde, 8 millions de broches contre 6 aux Etats-Unis. Sa puissance financière lui permet toujours de garantir les laines stockées.

Cependant on constate dans le marché une tentative régionaliste et une double décentralisation en Angleterre au détriment de Londres, en Europe, du marché anglais.

Certaines places comme Liverpool et Hull qui concurrençaient Londres dès avant la guerre ont depuis accentué ce mouvement.

Sur le continent, Dunkerque, Anvers, Hambourg, Brême agissent de même. En 1913, Dunkerque et Le Havre fournissaient à Roubaix et Tourcoing 80 p. 100 de leur laine. Ports belges et allemands alimentaient les centres industriels de l'Europe centrale.

Le développement des filatures normandes donnerait une nouvelle vitalité aux importations et au marché de la laine au Havre en intensifiant son rôle régional.

Cuivre. — Malgré la création d'un marché à terme en 1912, producteurs et consommateurs continuent à traiter directement et le cuivre transite seulement au Havre. Les importations, de 74.864 tonnes en 1913, montèrent à 124.325 en 1916 pour revenir à 80.291 en 1925.

D. — Articles Divers

A côté de ces cinq articles, coton, café, poivre,

cuivre, laine qui trouvent au Havre un marché réglementé, nombreux sont les autres produits donnant lieu à un grand trafic libre. Nous les diviserons en deux catégories :

1. — *Articles en diminution sur 1913.*

a) *Cuir.* — Avant la guerre, Le Havre voyait arriver 387.954 quintaux, 40 p. 100 de l'importation totale française. Voici le mouvement des grands ports :

Hambourg : 6.321.000 cuirs.

Le Havre : 1.836.959 cuirs.

Liverpool : 1.400.019 cuirs.

Anvers : 1.487.024 cuirs.

Le Havre se classait second parmi les ports européens. Il venait loin derrière Hambourg et précédait Liverpool et Anvers. Les principaux fournisseurs étaient le Brésil, l'Allemagne, la Plata et le Chili.

Pendant la guerre, les importations tombèrent à 38.392 quintaux en 1918. L'intendance fit transiter des cuirs salés, frigorifiques de la Plata qui échappèrent à tout contrôle. En 1925, 34.444 tonnes sont entrées. Les stocks 132.113 cuirs avant-guerre sont réduits à 50.249.

La concurrence étrangère se fait sentir fortement. Liverpool et Londres paraissent appelés à devenir les grands entrepôts européens. Les cuirs ont déserté les quais encombrés du Havre de 1914 à 1918.

Ceux qui, d'autre part, naviguent sous pavillon

anglais vont naturellement dans les ports britanniques.

b) *Cacao*. — En 1913, Le Havre importait 443.285 quintaux de cacao sur 557.153 en France, soit les quatre cinquièmes. Ses principaux fournisseurs étaient l'Equateur, l'Amérique Centrale et la Côte Occidentale d'Afrique. Grand marché mondial, il réexportait plus de la moitié de ses arrivages, 234.855 quintaux principalement en Allemagne et en Angleterre.

A partir de 1914, ses importations tombent à 31.777 quintaux et son stock se réduit à 7.006. En 1920, elles dépassent le chiffre d'avant-guerre : 483.332 pour revenir à 247.050.

c) *Bois*. — On distingue dans⁶ le commerce des bois trois catégories qui donnaient lieu à un trafic important avant-guerre que seule l'une d'entre elles a retrouvé et même dépassé :

Bois d'ébénisterie et marqueterie :

1913 : 61.902 tonnes.

1925 : 93.982 tonnes.

Bois de construction :

1913 : 61.002 tonnes.

1925 : 52.266 tonnes.

Bois de teinture et à tan :

1913 : 71.406 tonnes.

1925 : 57.500 tonnes

Le commerce se développera avec les importations de bois colonial et le perfectionnement des aménagements pour le transport et le stockage.

d) *Gaines oléagineuses* — Elles sont destinées à alimenter l'industrie régionale.

1913 : 51.861 tonnes

1925 : 42.961 —

Salaisons. — En 1913, Le Havre importait :

1.305.700 kgs	{	porc, jambon et lard	1.271.700
de salaisons		bœuf et autres	34'000

Pendant la guerre les importations allèrent jusqu'à :

53.604.700 kgs	{	porc, jambon et lard	53.114.400
		bœuf et autres	490,300

Elles sont revenues à 653.000 kilogs en 1925.

* * *

Les importations de nickel ont également diminué. La tendance du marché des fers et aciers concentré encore aujourd'hui à Glasgow et Anvers, à devenir national et régional accroîtra sans doute le trafic des métaux et produits métallurgiques.

3. — *Articles plus florissants qu'en 1913.*

Quelques articles, trois en particulier, se sont développés pendant et après la guerre : céréales, houille, huiles.

Céréales. — L'importation du blé en France varie en sens inverse de l'abondance des récoltes. En 1913, Le Havre était distancé par Liverpool, grand port re-

distributeur de céréales. Il ne recevait que 283.703 tonnes.

La guerre provoque un formidable accroissement des importations de céréales et surtout de froment. Elles atteignent en 1918 670.502 tonnes et reviennent à 301.272 en 1925, chiffre supérieur à 1913.

Si la France restait importatrice de blé, il y aurait intérêt à créer au Havre un marché concurrent de Liverpool. Ses relations avec les grands producteurs Canada, Etats-Unis, Australie, Argentine, et sa proximité des grandes régions consommatrices le désignent pour jouer ce rôle. Il pourrait aussi devenir un des premiers importateurs de riz. Des rizeries seraient installées avec succès dans la région.

Houille. — En 1913 Le Havre importait 950.022 tonnes. Pendant la guerre, le trafic se maintint. En 1920 il dépassa le chiffre de 1913 avec 1.445.030 tonnes et revint ensuite à 1.016.041 en augmentation de 62.738 sur 1913.

Le Havre a pour concurrent Rouen, qui, port de marchandises lourdes, importe beaucoup de charbon, le frêt fluvial étant moins onéreux que le transport ferroviaire. La Compagnie Industrielle Maritime se propose d'intensifier le mouvement charbonnier et pétrolier et de construire les aménagements nécessaires. Cet essai est intéressant quoiqu'il soit permis de prévoir plutôt une diminution des importations si la production du Nord augmente, comme c'est probable, et si nous développons la houille blanche.

Huiles. — Les huiles de pétrole donnaient lieu à un trafic en 1913 de 52 millions de kilogs qui monta pendant la guerre à 128 et atteignit en 1925, 140 millions.

Les huiles lourdes sont passées de 32 millions de kilogs à 85.

Le pétrole paraît constituer pour Le Havre un trafic de plus en plus intéressant pour plusieurs raisons.

La consommation française doit s'accroître.

Plus nombreux sont les navires à pétrole. Leur tonnage est passé de 1 million 1/2 à une vingtaine. Le nombre grandira des escales pour le ravitaillement.

Les dimensions des tanksteamers les forceront à fréquenter des ports en eau profonde. Ils ne pourront plus remonter les rivières avec 15 à 20 tonneaux de jauge, une longueur de 160 mètres, une largeur de 20 mètres et un tirant d'eau de 9 mètres.

Enfin les bateaux du pays qui possède les 2/3 de la production mondiale viendront facilement au Havre, si ses installations sont perfectionnées.

L'industrie régionale des pétroles raffinés se développera avec les importations.

Caoutchouc. — Les chiffres décèlent une augmentation. 10 millions de kgs de Para furent importés en 1913 contre 12 1/2 en 1925. Peu d'affaires ont été traitées sur la place. Le caoutchouc ne fait que transiter.

On songeait avant la guerre à créer un marché réglementer au Havre. Il semble qu'il aurait difficilement lutté contre Londres approvisionné par Ceylan et la

Malaisie, et Anvers par le Congo.

Aujourd'hui le marché français tend à se concentrer à Paris, moins bien placé pourtant que Le Havre pour assurer la liaison avec Londres et Liverpool, New-York Anvers.

Rhum

IMPORTATIONS

STOCKS

1913.....	56.944 fûts	2.060 fûts
1925.....	75.084 —	10.153 —

Un mouvement en faveur de l'ouverture d'un marché à terme s'est dessiné au Havre, mais n'a pas encore abouti.

* * *

Sucre, suifs, saindoux, miel, étain, nacres, cornes et sabots de bétail, riz, vanille et divers articles viennent aussi au Havre.

* * *

Les importations totales atteignent aujourd'hui un chiffre supérieur à celui de 1913.

1913 — 2.661.250 tonnes métriques

1925 — 3.072.560 —

Les augmentations de marchandises lourdes céréales, houille, pétroles, huiles lourdes, l'expliquent.

EXPORTATIONS

Il ne faut pas juger les exportations havraises au point de vue du poids, mais de la valeur. Le Havre et la France n'envoient pas à l'Etranger des marchandises lourdes, mais des articles de bon gout et de qualité.

En 1913 Le Havre exportait 956.898 tonnes, en 1925, 511.158. Cette diminution apparente tient à une décision de l'Administration des douanes de septembre 1925 qui prescrit que les provisions de bord embarquées sur les navires français, considérées comme n'ayant pas quitté le territoire national, cesseront de figurer sur les statistiques d'exportation.

La marchandise passe simplement sans faire l'objet de transactions. Le commerce au Havre est d'un intérêt plus national que local. Transit et luxe, tels sont ses deux caractères essentiels.

Il a pour première destination l'Amérique. Le Nouveau Continent dont la civilisation matérielle est la plus parfaite du monde, demandera encore longtemps ses productions artistiques à l'Europe. Le Havre les expédie aux Antilles, dans l'Amérique Centrale, au Canada, au Brésil.

Il faut distinguer trois sortes d'exportations :

a) le gros tonnage est constitué par la réexpédition des stocks, cafés, cotons, cacao, et l'approvisionnement des navires en houille.

b) les exportations précieuses, articles manufacturés

de haut prix, dits « articles de Paris », soieries de Lyon, parfumeries, etc..... ont repris leur importance d'avant-guerre. Paris envoie toujours par Le Havre : étoffes, modèles, lingerie, bijoux, objets d'art, bibelots, meubles de style, parfums. Chaque année 500.000 kilogs, de plumes de parure, 18.000 de pierre gemme travaillée sont embarqués pour les Etats-Unis, le Canada, l'Angleterre.

Cette exportation représente un poids insignifiant, à peine 600 tonnes, mais une valeur de 50 millions de francs or. Paris ne travaille pas seul avec Le Havre, Lyon y expédie ses soieries, Limoges sa porcelaine, Thiers sa coutellerie.

c) Le Havre exporte enfin une certaine quantité de produits du sol, primeurs, beurres, œufs, pommes de terre.

Il est regrettable de voir aujourd'hui les produits de la métallurgie française passer pour la plus grande partie par Anvers. Plus de 300.000 tonnes sortent par là contre 100.000 par port français, dont 70.000 quittent Caen pour l'Angleterre ou Anvers. Ce trafic pourrait alimenter le commerce havrais au lieu d'être une source de profit pour l'étranger.

« C'est un fait malheureusement acquis, écrit Monsieur Lenoble, Directeur du Bretic, que les produits métallurgiques de la Société Normande trouvent avantage à gagner Anvers par caboteurs et à transborder dans ce dernier port plutôt que de venir transborder au Havre. »

Un marché a été ouvert à Bruxelles, qu'alimente en partie les usines françaises.

La potasse ne passe aujourd'hui par Le Havre que lorsqu'elle ne peut être exportée par le Rhin. Les tarifs de transport rhénan sont très bas, car les bateaux sans frêt de retour s'empressent de la prendre même pour une très faible rémunération.



CHAPITRE III

L'INDUSTRIE

Aux XVI^e et XVII^e siècles, les constructions maritimes ont été la seule industrie locale. Au XVIII^e l'épanouissement du trafic colonial favorisa l'éclosion d'une activité plus variée. Y naissent manufacture de tabacs, raffineries de sucre, fabriques de faïence, tuileries et briqueteries.

Au XIX^e l'essor industriel se heurte à un certain nombre de difficultés. Sa situation sur la mer, près d'une région industrielle active, qui lui permet de recevoir directement les matières premières et d'exporter de même les produits fabriqués n'arrive pas à les compenser.

La main d'œuvre manque dans cette ville située à l'extrême pointe de la province. Les Normands subissent l'attraction de Rouen, centre historique et manufacturier.

Il n'y a pas d'espace libre. La cité se trouve resserrée entre le versant du plateau et les marais. L'œuvre d'assainissement de la plaine orientale amorcée par Vauban ne fut achevée qu'après 1870.

En outre il n'existe pas de richesses minérales pour l'industrie et le port ne reçoit pas de marchandises lourdes.

Aussi le développement industriel fut-il tardif et ne commença guère avant 1890. Aujourd'hui plusieurs groupes d'industrie sont en pleine activité. Industries maritimes se rattachant à la construction, l'armement et la réparation des navires, et industries de transformations, chimiques, alimentaires et manufacturières diverses font vivre 30.000 salariés.

Industries Maritimes

1816 marque le début d'une ère de prospérité. Un descendant d'une longue lignée de constructeurs de Honfleur, Augustin Normand vint fonder des chantiers. L'inventeur de l'hélice, Frédéric Sauvage, y fit ses premières expériences. Augustin Normand adapta aux navires la propulsion à vapeur et substitua le fer au bois.

Après avoir mis à l'eau de nombreux voiliers, puis des navires en fer, ses descendants fabriquent maintenant sous-marins, chalutiers, chaudières à tubes d'eau et moteurs Diesel.

Les Forges et chantiers de la Méditerranée ont construit plus de 400 navires. Ils possèdent leurs forges, fonderies, ateliers d'ajustage, emploient plus de 2000 ouvriers, lancent des torpilleurs, des chalands.

De nombreuses maisons fournissent leurs appareils auxiliaires, les entretiennent, les réparent et font en même temps toutes sortes de constructions mécaniques.

Il existe également des corderies et cableries qui

fabriquent 20.000 tonnes par an de cordages et câbles en chanvre et fil d'acier.

Industries de transformation

A. *Chimiques.* — Les établissements Desmarais comprennent une raffinerie d'huiles de pétrole avec de nombreux réservoirs d'une capacité de 40 millions de litres, des huileries et savonneries dont l'importation atteint chaque année 60.000 tonnes de grain.

Les autres principales affaires sont la Compagnie Française des Extraits Tinctoriaux et Tannants. Les Etablissements Gaspari, des huileries, une verrerie, la C.I.M.

B. *Alimentaires.* — On trouve la Société des Rizeries françaises, des fabriques de pâtes alimentaires, des minoteries, brasseries, brûleries de café. Des entrepôts frigorifiques peuvent contenir environ 15.000 tonnes de viande et sont en voie de développement. Ils réexpédient en Angleterre, Belgique, Suisse, Espagne, Italie.

C. *Manufactures diverses.* — Nous citerons les ateliers d'artillerie Schneider, dont la guerre a décuplé les installations, une Société électro-mécanique, les Tréfileries et laminoirs bien placés pour recevoir directement d'Amérique cuivres et métaux et pour réexporter en Angleterre et aux Etats-Unis, des scieries, briqueteries, une filature, quelques broseries, une manufacture de tabacs, une verrerie.

Les industries métallurgiques reçoivent trois fois plus de fer par voie ferrée que par eau : 60.000 tonnes contre 20.000, mais certaines reçoivent par mer les produits à transformer et sont ainsi liées à la vie du port : rizeries, fabriques de pâtes alimentaires, industries du bois, extraits tinctoriaux, huileries, raffineries, tréfileries et brûleries de café.

L'industrie havraise contribue à l'activité du port pour 900.000 tonnes environ, en englobant dans ce chiffre les importations de houille, soit un quart du tonnage des entrées et sorties. 25 p. 100 des importations ont fourni en 1922 les matières premières réclamées par l'industrie et 9 industries mécaniques ont payé à elles seules à leurs ouvriers 4 millions de francs de salaires mensuels.

* * *

Le Havre tend-il et a-t-il intérêt à devenir cité industrielle ? Les plus qualifiés parmi les Havrais ne sont pas unanimes sur ce point. Certains craignent les nombreuses difficultés que présente le recrutement de la main-d'œuvre. Les ouvriers trouvent facilement de l'ouvrage sur les quais et préfèrent s'adonner à un travail intermittent comme le déchargement des navires qui, s'il est irrégulier, leur vaut des salaires élevés. L'esprit du docker est facile à comprendre. Homme sans métier fixe, sans spécialité, il préfère fournir un effort pénible pendant quelques jours, participer à la vie de

mouvement du port, charger ou décharger le navire qui part ou arrive, et se reposer ensuite que d'aller à l'usine avec la perspective de recommencer le lendemain une besogne identique aux mêmes heures.

Alors que les dockers se recrutent presque exclusivement dans la population havraise, les ouvriers d'usines sont pour la plupart des étrangers, émigrants attardés, Polonais, Tchéco-Slovaques, Marocains.

Certains Havrais, dont le patriotisme local n'est pas exaspéré, préfèrent laisser à Rouen la grande fonction régionale et industrielle que lui assigne sa situation sur le cours du fleuve.

Il semble cependant possible de faire jouer au Havre un certain rôle industriel et de lui permettre d'approvisionner son hinterland actif. Liverpool et Anvers sont de grands ports commerciaux, régionaux et industriels. Leurs « backward territories » sont à l'origine de leur prospérité.

L'industrie et le commerce favorisent leur développement réciproque. Une augmentation des importations de pétrole et charbon fera baisser leur prix et donnera le jour à de nouvelles usines. Le trafic des raffineries s'accroîtra. En retour le ravitaillement en matières premières sera pour le port une source nouvelle de profit, et intensifiera le mouvement commercial.

Les compagnies de navigation apprécient ce fret de base certain qui sert à alimenter les industries du port ou de la région.

CHAPITRE IV

LE HAVRE DANS LA FRANCE ÉCONOMIQUE

En médecine lorsqu'on a vu l'anatomie d'un organe on le replace dans l'ensemble pour en faire la physiologie. Nous avons étudié les fibres du muscle port, commerce et industrie. Comment jouent-elles ?

Deux faits semblent mettre en lumière le rôle du Havre dans la France économique. Le marché a une importance capitale et les trois grandes cités baignées et unies par la Seine sont étroitement liées. « Paris, Rouen et Le Havre sont une même ville dont la Seine est la rue », a dit Napoléon.

Le Havre vaut avant tout par son marché. Il est le port français où la fonction commerciale est le plus développée, un entrepôt et non un lieu de transit. La ville doit son existence au port qui vit par son commerce et aussi pour lui. Les Havrais ne sont pas des Normands à l'état pur. Les carrières juridiques qui font la joie des Rouennais et des Caennais, avocats, avoués, huissiers, magistrats, les intéressent peu. Ils sont des commerçants au sens originel du mot, non des boutiquiers, mais des marchands. Ils font circuler du coton, du café, ou n'importe lequel des produits

étudiés, et lui restent fidèles. Ils aiment leur ville et y retournent toujours avec plaisir, lorsqu'ils ont été contraints de la quitter, ce qu'ils s'efforcent de faire le moins souvent.

Le Havre n'est pourtant pas une ville d'art et le monument qui le personnifierait, quelque statue de Mercure, ne s'y trouve pas. Mercure, Dieu du Commerce, qui veillerait jour et nuit à l'entrée de ce port devenu aux confins de deux civilisations, après Venise, Strasbourg, une de ses capitales, donnerait une heureuse réplique à « La Liberté » de New-York.

Le Havre n'est pas davantage une ville de plaisirs. Trois mots le résument : le port, la Bourse, la côte. Les traditions commerciales de la famille sont sacrées. Le fils entre jeune dans la maison du père et du grand-père, Alsacien, Anglais, Allemand, Suisse, qui l'a fondée.

Le reproche est fait à tort au Havrais de jouer. Il spéculé simplement, comme tout le monde. Il a une grande expérience internationale des affaires, de l'initiative et de l'audace. Elevé dans le coton ou le café, il parle indifféremment anglais et français, déjeune à Londres dîne à Paris et s'embarque le samedi à bord du « France ». Le Havre demeure pour ce croisé de 1927 un port d'attache où il forme avec les autres négociants une petite caste qui a sa bourse, son temple, son club de tennis et habite la Côte, ville féodale, ou Ste-Adresse.

Il gagne de l'argent, fait des sports, se marie jeune

et comme nous l'avons entendu définir au dehors :
« Le Havrais, voyez-vous, c'est un Monsieur qui ressemble à un Anglais et qui vend du coton » !

* * *

Le Havre est plus qu'un œil ouvert sur l'Etranger. Il ne reçoit pas seulement les deux grands articles d'exportation de chaque Amérique, le coton du Nord et le café du Sud, il est en relation avec toute la Normandie, le Nord, le Bassin Parisien, l'Est, la région Lyonnaise. Il reçoit de nombreuses matières premières et alimente la France.

TABLEAU INDIQUANT LA PART PRISE PAR LE HAVRE
DANS LES IMPORTATIONS FRANÇAISES

IMPORTATIONS 1913

<i>Par le port du Havre</i>		<i>France</i>
Coton	255.291 tonnes	352.111 tonnes
Café	145.979 —	187.437 —
Poivre	28.115 quintaux	46.258 quintaux
Cuivres	74.864 tonnes	120.509 tonnes
Cacao	443.285 quintaux	557.153 quintaux
Cuir	387.954 —	932.508 —
Caoutchouc	10.139 tonnes	21.243 tonnes
Nickel	13.550 —	14.581 —

IMPORTATIONS 1925

<i>Par le port du Havre</i>		<i>France</i>
Coton	242.519 tonnes	364.030 tonnes
Café	137.283 —	190.957 —
Poivre	1.278 quintaux	3.794 quintaux
Cuivres	80.291 tonnes	139.388 tonnes
Cuir	34.444 quintaux	103.556 quintaux
Cacao	24.705 —	52.174 —
Caoutchouc	12.468 tonnes	52.103 tonnes
Nickel	1.649 —	2.546 —

Ce tableau met en relief le rôle joué par Le Havre dans les importations nationales. Il reçoit environ 30 p. 100 des marchandises étrangères.

*
* *

Le Havre forme avec Rouen un organisme complet qui est un des facteurs de notre prospérité économique. Au Nord et à l'Ouest de l'Europe on trouve souvent dans la même région deux ports qui se complètent : ainsi Hambourg et Cuxhaven, Brême et Bremerhaven, Anvers et Zeebrugge, Nantes et St-Nazaire, Bordeaux et Pauillac.

La navigation au long cours se fait au Havre ainsi que l'escale, le cabotage international à Rouen.

« Le Havre, Rouen et Paris se complètent utilement tous les trois. Le Havre est un marché international merveilleusement outillé pour traiter les marchandises de mer et c'est aussi le port de grands paquebots assurant les relations rapides entre la région parisienne d'une part, Etats-Unis et Amérique du Sud d'autre part. Rouen est l'avant-port de Paris pour les lourds approvisionnements de la grande ville et Paris lui-même constitue non seulement un centre puissant de consommation mais un excellent lieu de distribution nationale, par voie ferrée et par voie d'eau. Aucun de nos grands fleuves de France ne présente une organisation aussi parfaite. Paris a son port d'approvi-

sionnements à Rouen et son port en eau profonde au Havre ».

Monsieur de Rousiers montre parfaitement dans ces lignes l'intérêt pour la France à posséder sur le cours du fleuve et à son embouchure, deux ports qui répondent à des besoins différents et ont ainsi pu se spécialiser.



DEUXIÈME PARTIE

L'AVENIR

CHAPITRE V

Part du Havre dans le Problème Économique National

Le Havre n'a pu traverser la grande guerre sans qu'un certain nombre de répercussions ne vînt ébranler son économie. Port anglais, puis américain, il servit de base de ravitaillement aux armées alliées. En 1919 alors qu'on espérait un retour à la situation de 1914, les fluctuations des changes bouleversèrent les courants commerciaux. L'Angleterre tout en demeurant résolument internationale et fermement attachée à son rôle d'entrepôt resserre par une politique douanière préférentielle les liens économiques l'unissant à ses Dominions et l'Amérique que son développement industriel déborde est amenée à une politique d'exportation plus soutenue que par le passé. La

France songe à mettre sur pied un vaste plan pour la mise en valeur de ses colonies.

Le Havre pour conserver et améliorer sa position doit évoluer en même temps et voir quel rôle il sera appelé à jouer en fonction de la transformation de l'économie nationale et internationale. Aux facteurs de sa prospérité de 1914, quelques éléments nouveaux ne pourront-ils pas s'ajouter ?

Le plus grand fournisseur de matières premières en 1913 est devenu un pays vendeur de produits manufacturés en 1920. L'Amérique aujourd'hui file et forge. Où l'Angleterre et la France vont-elles trouver les matières premières nécessaires à l'alimentation du commerce et de l'industrie ? Tel est un des principaux aspects du problème que la France doit résoudre assez rapidement pour ne pas laisser l'Etranger la devancer. Le Havre est intéressé au premier plan, à sa solution. Il peut tirer un grand profit des nouveaux courants commerciaux s'il sait les prévoir et aider à leur création.

* * *

Grâce à l'initiative et aux capitaux privés, de grands travaux sont effectués à l'heure actuelle que les difficultés budgétaires rendaient impossibles avec le concours de l'Etat.

La Compagnie Industrielle Maritime a engagé plus de soixante millions dans ses installations du nouvel avant-port. Cette solution est heureuse dans un moment

où la concurrence des ports étrangers s'affirme de plus en plus redoutable.

On aurait pu escompter en 1918 un affaiblissement maritime et commercial des ports allemands dont Le Havre aurait été des premiers à bénéficier. Hambourg et Brême ont au contraire repris leur trafic.

Trois faits frapperont l'esprit de celui qui compare le commerce havrais de 1927 à celui de 1913.

Le trafic transatlantique demeure à sa base. Le commerce colonial ne compte encore que pour 25 p. 100 Coton et café américains restent les deux grands articles d'importation.

Les stocks sont inexistants. Ils ont été épuisés au cours de la guerre et il est impossible aujourd'hui de les reconstituer. Aussi le marché havrais, tireur sans munitions, ne joue-t-il plus son rôle régulateur mondial de 1914.

Enfin Le Havre devient un port de marchandises lourdes, céréales, charbon, pétroles. Les efforts de la C.I.M. sont tendus vers ce but.

* * *

Nous distinguons dans le bilan économique du Havre des facteurs favorables et défavorables, certains permanents, d'autres temporaires.

Le Havre jouit d'une excellente situation géographique, qui lui permet d'être le grand port transatlantique français et le port de Paris en eau profonde. Il peut

s'adapter aux conditions de la navigation moderne et s'aggrandir.

Son accès est facile et son organisation commerciale parfaite.

Mais par ailleurs, on aperçoit plusieurs faits capables d'entraver son essor, au moins de le retarder. Certains existent de longue date, d'autres sont récents et en majeure partie dus à la guerre.

Il n'existe pas une collaboration assez étroite entre ceux qui travaillent sur place, leurs représentants et le Parlement chargé de centraliser et d'examiner toutes les questions maritimes et commerciales. Lorsqu'à la Chambre ou au Sénat, les élus havrais prennent la parole pour présenter et soutenir un projet important, l'attention n'est pas toujours très vive. Or ces questions sont d'un intérêt national.

Les travaux maritimes ont toujours été exécutés lentement. Ils sont insuffisants dès leur achèvement et demandent aussitôt à être complétés et améliorés. Les quais sont trop peu nombreux. En 1913, 62 navires après avoir déjà attendu en rade, ont subi dans le port, avant de pouvoir commencer leur déchargement, des délais allant jusqu'à 23 jours qui ont entraîné 800.000fr. de frais supplémentaires. Nous sommes loin du port idéal où l'on ne verrait jamais de bateaux sommeiller.

Avant la venue de la C.I.M., les installations de réception et stockage des pétroles et essences étaient inexistantes et les organes de manutention des charbons

relégués dans le Bassin Vauban, difficilement accessible aux grands cargos charbonniers.

Les moyens d'évacuation sont trop restreints. Il manque plusieurs voies ferrées au Havre qui se trouve isolé et ne peut jouer un rôle régional important.

Si nous recherchons les raisons de ce défaut de communications avec l'intérieur, nous voyons que la rivalité qui existe entre Rouen et Le Havre, a joué un certain rôle. On peut citer l'exemple typique suivant : Un projet de pont de 57 m. de hauteur est examiné. Rouen découvre l'existence d'un navire de commerce étranger dont le grand mât s'élève à 58 m. au-dessus de sa ligne de flottaison. Immédiatement, les Rouennais scandalisés affirment que Le Havre veut les ruiner !

Un réseau ferré commande le rendement d'un port. C'est pourquoi les politiques des ports et des transports sont liées. Un quai doit être toujours prêt à recevoir des marchandises. Pour cela il faut qu'elles soient expédiées dès leur débarquement.

Aux difficultés techniques à vaincre s'ajoute en 1927 l'absence de moyens financiers.

Enfin se pose une dernière question : la main d'œuvre. — Que penser de ce mot lapidaire par lequel un membre du Comité des chômeurs a accueilli une personne pleine d'initiative et de générosité. « Chaque chômeur que vous faites travailler, c'est un révolutionnaire que vous nous enlevez. » Que lui importe la faim de quelques « sans-travail », s'il les trouve sous sa main, prêts à se compter.

Le Havre a toujours eu comme tous les ports, une population ouvrière nerveuse qui se met facilement en grève.

On compte plus de 5000 dockers parmi lesquels 3000 professionnels sont des ouvriers sérieux et classés. 150 communistes s'efforcent d'entretenir un foyer d'agitation plutôt tiède depuis 1922. Un contrat de travail a été passé le 2 février 1924 entre « l'Union des Employeurs de Main d'œuvre du Port et de la Ville du Havre et « le Comité de Défense des Intérêts des ouvriers du Port du Havre ». Il a été prorogé et modifié le 30 janvier 1925, renouvelé par tacite reconduction en janvier 1926,

Le salaire de base suit les fluctuations accusées dans le coût de la vie par l'indice de la Commission départementale d'évaluation du coût de la vie, qui paraît trimestriellement en prenant pour base l'indice du 9 juillet 1921 et le salaire de vingt et un francs cinquante

Toute fluctuation correspondant à une augmentation ou à une diminution minima de 1 franc par rapport à l'indice 3,268 et au salaire de 21 fr. 50, donne lieu automatiquement à relèvement ou à abaissement de salaire dans la même proportion.

Lorsque ce minimum est dépassé dans un sens ou dans l'autre, on procède pour l'excédent par fractions indivisibles de cinquante centimes par journée, c'est à dire qu'il n'est pas tenu compte des fractions de vingt cinq centimes et qu'à partir de vingt-six centimes on compte cinquante centimes.

A l'heure actuelle, la crise havraise est la conséquence directe de la perturbation internationale consécutive à la guerre. La baisse du franc, l'accroissement du trafic panaméricain, l'industrialisation des Etats-Unis et la diminution de ses exportations de matières premières ont nui au Havre.

Le régime douanier, question vitale pour un port comme Le Havre, lui est très défavorable. Il a contribué à favoriser Anvers à ses dépens. L'accord franco-belge du 18 avril 1921 a exonéré des surtaxes d'entrepôt et d'origine, les marchandises entrant en France dans certaines conditions. Il a provoqué une diminution sensible du trafic havrais au profit d'Anvers et risqué d'y faire naître de grands marchés alimentant l'Alsace-Lorraine.

L'élévation du tarif des transports par fer constitue un autre obstacle. Les Compagnies de chemins de fer plus préoccupées du point de vue financier que de l'intérêt économique ont augmenté leurs tarifs. Il en est résulté une importation de coton pour Mulhouse via Anvers, une exportation des potasses d'Alsace et des produits métallurgiques lorrains par la même voie, des courants d'émigration par Gênes et Hambourg.

Les frais de port ont formidablement augmenté. Les taxes de péage de 1.699.077 francs en 1913 ont atteint 10.087.806 francs en 1925.

Les lignes de navigation anglaise, américaine, allemande, brésilienne, luttent pour le tonnage, la vitesse,

le confort, la cuisine, et concurrencent les compagnies françaises.

Certains marchés tendent à s'établir hors du Havre : les cacaos, caoutchoucs, gomme, nacre sont attirés par Paris, le miel et le riz par Marseille, les bois coloniaux par Bordeaux.

La diminution de l'épargne qui se traduit par la raréfaction des capitaux, les risques des changes, et les taux élevés du report interdisent au négociant la constitution de stocks.



CHAPITRE VI

LES REMÈDES.

ESSAIS SUR UNE POLITIQUE ÉCONOMIQUE RATIONNELLE HAVRAISE

Un port est un levier national aussi indispensable à la vie d'un pays qu'une armée ou une justice. L'Etat doit améliorer ses organes essentiels et concentrer ses efforts sur ceux qui sont d'un intérêt capital, comme Le Havre. Le budget de nos ports est insuffisant et mal réparti. Depuis cent ans, 57 p. 100 des crédits votés vont aux ports secondaires. Aussi faudrait-il compter plus d'un demi-siècle pour l'exécution des travaux d'aménagement. Une nouvelle politique financière doit être suivie pour éviter ces retards qui favorisent l'étranger.

Un certain nombre de remèdes nous ont été indiqués par des armateurs, négociants et industriels. Efforçons-nous de les envisager en conciliant les deux points de vue théorique et pratique.

Port. — Point ne suffit de dire : achevons l'exécution du programme de 1909, mettons à jour celui de 1919, demandons au Parlement les crédits nécessaires pour

s'imaginer qu'on a résolu les difficultés inhérentes. Pour toute proposition, il faut vérifier ses possibilités financières d'exécution.

Le rapport de l'Association française pour le développement des travaux publics, fait à l'occasion de la grande semaine maritime de 1921, indique le moyen d'améliorer l'outillage maritime à un moment où l'Etat ne peut rien entreprendre de ses propres deniers. Les fortunes privées ne constituent-elles pas le meilleur réservoir de capitaux et le système de la concession n'est-il pas le seul indiqué à l'heure actuelle ? L'entreprise des travaux maritimes par une société privée semble être l'unique solution d'aujourd'hui.

« Une direction purement commerciale qui imprime à un service public présentant toutes les caractéristiques techniques d'un établissement industriel, comme c'est le cas d'un port, offrira des avantages sur tous les autres modes de gestion, conservant certaines des infériorités des administrations publiques. »

La concession apparaît souvent plus vivante et intéressante même que l'autonomie administrative pure. Aussi l'Association française pour le développement des travaux publics en 1921 :

« Considérant que le régime de la concession des établissements maritimes expressément prévue par le projet de loi du 31 juillet 1920, constitue une des meilleures solutions au problème du financement des grands travaux maritimes, tout en laissant intact le crédit de l'Etat ;

« Considérant que,... etc..., émettait le vœu,

« Que toute facilité serait accordée tant par les administrations que par les règlements à la présentation, à l'instruction, à l'admission des demandes de concession d'ouvrages maritimes. »

En mai 1920, la grande Union des industries et transports de l'Entente avait demandé au ministère des Travaux publics de lui accorder la concession d'une partie du bassin de Marée, en vue de son aménagement et de son exploitation. Elle fut accordée deux ans après, sur avis favorable de la Chambre de commerce. La C. I. M. ainsi redresse la situation et travaille à aménager l'avant-port, que l'on croyait inutilisable pour des opérations commerciales à cause de la houle. Ni quai, ni poste d'accostage n'était envisagé. Lorsqu'elle vit que les deux môles nord et sud fermant l'avant-port suffisaient à amortir presque entièrement les vagues, la Grande Union des Transports eut l'idée d'utiliser cette nappe d'eau dans laquelle aucun programme de travaux ne prévoyait d'ouvrage à cette époque.

On soulève souvent deux grandes objections contre la C. I. M. :

Ne va-t-elle pas détourner au profit d'installations plus modernes une partie plus ou moins considérable du trafic actuel ? Cet argument est sans valeur si l'on songe que la C. I. M. ne fait que combler des lacunes au triple point de vue pétrolier, charbonnier, et de l'armement. Exception faite des quais d'Escale

et de Marée, il n'en existe aucun en eau profonde hors des bassins à flot. Or le quai d'Escale est mal outillé et le quai de Marée est pris par les grands transatlantiques : *Paris, France*, et bientôt *l'Isle-de-France*.

Certains craignent d'autre part de voir l'avant-port s'éveiller un jour entre des mains étrangères. Il suffit pour calmer cette frayeur de se reporter au décret de concession, (article 2) : « Le président, le directeur, les administrateurs délégués ainsi que les quatre cinquièmes au moins des administrateurs de la "Compagnie Industrielle Maritime" devront être Français ».

Un système d'actions nominatives à vote plural, empêche la direction de la Société de tomber entre les mains de groupes étrangers. Le procédé est ingénieux, puisqu'il permet tout de même l'emploi de capitaux anglo-américains. Les groupes de Thames Haven, de lord Kysant, chairman de 7 compagnies de navigation, parmi lesquelles la White Star, la Royal Mail, et de Rockefeller sont venus se joindre à celui des dommages de guerre forestiers et mobiliers se montant à 25 millions. Des actions ont été données aux sinistrés qui ont permis par ce réinvestissement les premières constructions du port C. I. M.

La guerre nous montre le danger de ne pas améliorer au plus vite les voies ferrées. Il est impossible aujourd'hui de songer à construire les quelques lignes mettant Le Havre en relation avec les grands centres français.

LE HAVRE — Nord

LE HAVRE — Mulhouse

2^{me} ligne : LE HAVRE — Paris

LE HAVRE — Sud-Ouest

à moins de les concéder à une Compagnie privée.

Il serait intéressant de créer au Havre des lignes coloniales, l'unissant à l'Afrique Occidentale Française. Le commerce suit souvent le pavillon. Si nous laissons des compagnies étrangères s'emparer du trafic colonial, il nous échappera pour longtemps. Pendant la guerre, des bateaux américains sont venus chercher du bois dans nos colonies africaines et l'ont emporté pour nous le revendre plus tard en réalisant d'énormes bénéfices.

Il serait cependant absurde de créer comme certains l'ont proposé, une flotte coloniale et de prétendre trafiquer uniquement avec nos colonies. Le marché local est trop faible et nous n'y pouvons exporter que peu d'articles. Il nous faut emporter du frêt d'aller pour l'Indo-Chine par exemple, et continuer le voyage jusqu'au Japon ou en Chine.

De forts courants commerciaux qui passent par les grands ports d'une nation assurent la prospérité de sa marine marchande et du commerce extérieur, évitent l'achat de devises destinées à payer les services du pays tiers. Si les marchandises nous parviennent indirectement et par transbordement les entrepôts étrangers nous imposeront leurs changes. Les grands marchés français doivent être soutenus et supprimées toutes les causes

d'infériorité dans lesquelles se débattent nos importateurs.

La réduction du tarif des transports par fer et l'amélioration du Canal de la Marne au Rhin sont à envisager. Quant à l'immigration act, nous ne sommes pas à la veille d'assister à son abrogation.

A quelques années d'intervalle, on voit régulièrement les Chambres de commerce de Cherbourg ou Brest se démenager, certaines grandes compagnies de navigation s'agiter.

N'y a-t-il pas d'intérêt, dit-on, à transporter la tête de ligne transatlantique dans l'un de ces deux ports ? Ce sont là le plus souvent manœuvres d'intimidation. Le Havre sera toujours favorisé par rapport à Cherbourg et Brest dont les récifs et les brumes rendent l'atterrissage dangereux. En 1925, 542.000 passagers ont débarqué au Havre contre 211.000 seulement à Cherbourg. Le transbordement en pleine rade sur tender n'est jamais apprécié.

Le Havre n'est qu'à trois heures de Paris et réalise le vœu du passager : « from covered pier to covered pier ».

Tel Américain ne préfère-t-il pas rester quelques heures de plus à bord, où il a l'espace, toutes ses aises et déjà des habitudes pour réduire au minimum le temps qu'il doit passer dans un wagon, toujours moins confortable ?

Le Havre doit simplement s'efforcer de faire coïncider les heures d'arrivée du paquebot et de départ du train

pour éviter aux voyageurs arrivés le soir de perdre douze heures en ne pouvant repartir que le lendemain matin.

*
* *

Commerce. — Le Havre fait un effort pour joindre aux affaires transatlantiques le trafic des marchandises lourdes et le commerce colonial.

La C.I.M. travaille pour en faire un grand port pétrolier et charbonnier.

De sérieux essais sont tentés par ailleurs pour le développer dans un sens colonial. Il est encore à ce point de vue dans un état embryonnaire, mais suit avec intérêt et profit les différentes tentatives dont Monsieur Sarraut et Monsieur Homberg sont les promoteurs.

La France semble être appelée de plus en plus à demander ses matières premières aux colonies. Bordeaux et Marseille sont ses deux grands ports coloniaux. Le Havre jusqu'à ce jour hypnotisé par le trafic transatlantique et les importations de coton américain et de café brésilien, s'est désintéressé du commerce colonial.

Si nous représentons l'activité coloniale de chaque port par le tonnage de jauge affecté à ce commerce, Marseille vient en tête avec 4 millions de tonneaux de jauge environ, grâce à ses relations étendues avec toutes nos colonies — puis, Bordeaux qui trafique surtout avec la Côte Occidentale d'Afrique, Dunkerque important riz, maïs, arachides, Rouen et Cette qui reçoivent les

vins d'Algérie, Nantes relié avec les Antilles, enfin Le Havre avec moins de 250.000 tonneaux.

A la fin du XVII^e siècle et au XVIII^e siècle, Le Havre fut un grand port colonial. Au XIX^e siècle il cesse de l'être pour devenir un grand port transatlantique et suit le continent américain dans son ascension. L'organisation du marché à terme et la Bourse concentrent toute l'attention des négociants. Au début du XX^e siècle les événements poussent Le Havre à devenir un marché de matières premières coloniales. Nos colonies seront à même de fournir lorsqu'on aura amélioré leur outillage, un pourcentage des articles intéressant le marché havrais.

Elles le seraient dès aujourd'hui si avant-guerre au lieu d'aiguiller la masse des capitalistes français vers la Russie et la Turquie, on les avait encouragés à mettre leur fonds dans des entreprises qui auraient doté notre empire du matériel indispensable. L'industrie française se procurerait aux colonies la majeure partie de ce que nous devons aujourd'hui payer fort cher à l'Etranger. L'expérience s'est chargée de démontrer que le risque n'est pas inhérent à ces seules affaires. Nos colonies nous fourniront : coton, café, poivre, riz, bois. Avant la guerre, Hambourg avait pris sur nous une prépondérance pour le marché de nos bois d'acajou et d'okoumé. Elle ne doit pas renaître demain.

Le Havre n'est pas comme Bordeaux, Marseille, Lyon, Paris, le siège d'importantes maisons coloniales. Aussi les relations maritimes sont-elles insuffisantes. Le négo-

Le Havre est assez rebelle à l'introduction et au développement de ce commerce. Il assiste toutefois aujourd'hui avec un peu plus d'enthousiasme aux conférences faites dans ce sens.

Il est effrayé par le manque de précédent et se trouve en présence de nombreuses difficultés parmi lesquelles les plus importantes sont : main d'œuvre coloniale insuffisante, faible production et par suite pas de type, transports primitifs jusqu'au port d'embarquement, difficulté de trouver des hommes surs, état embryonnaire de notre matériel colonial, risques financiers à courir, longue attente avant d'obtenir un résultat.

Il faut ajouter le goût du particularisme français, la crainte manifeste chez chaque négociant d'en voir un autre devenir seul consignataire. Certains pensent que la construction du Transaharien favorisera Marseille en permettant l'embarquement direct des marchandises d'Oran sur ce port. Il semble que cet avantage existera seulement pour quelques articles. Les bois de l'Afrique Occidentale Française continueront à passer par mer et viendront alimenter l'industrie du bois au Havre, et Madagascar approvisionnera toujours ses rizeries.

Pour que Le Havre devienne une grande place coloniale, il est nécessaire d'y fonder un organisme approprié, triple promoteur de Sociétés, d'industries de transformation et de débouchés commerciaux. Cet institut comprendra trois groupes : l'un d'études, faisceau de compétences économiques, recherchera les débouchés et se tiendra au courant des besoins des industries de

transformation, l'autre bancaire étudiera la mise en pratique des décisions et ouvrira les crédits documentaires tant aux importateurs qu'aux exportateurs, enfin un organe de gestion sera créé.

*
* *

Industrie. — L'importation de produits coloniaux présente aussi un vif intérêt dans ce domaine. Elle permettra aux industries havraises de se développer. A un trafic croissant de graines oléagineuses, répondra l'ouverture d'huileries dans la région. Lorsque le marché du riz et du bois colonial aura pris de l'importance, de nouvelles rizeries et scieries verront le jour.

Des raffineries et savonneries pourront s'établir grâce aux nouveaux courants de la C.I.M.

L'industrie frigorifique est susceptible d'un grand développement. La Nouvelle Calédonie ne peut-elle pas nous envoyer, comme l'Australie à l'Angleterre, des lapins frigorifiés, l'Indo-Chine du bétail, le Maroc des œufs ?

A l'exportation, Le Havre voisin d'un bassin métallurgique bien outillé pour la réception des houilles et possédant de nombreuses usines, peut jouer un rôle appréciable pour la mise en vente de nos fers, aciers et fontes transformées.

Pour cela une politique douanière libérale est indispensable.

La construction de navires pétroliers intéresse aussi

Le Havre pour qui ils doivent devenir un des éléments de son commerce.

A ces remèdes locaux, il faut ajouter ceux qui sont communs à toute la France — stabilisation monétaire et retour à la confiance. Le Havre souffre comme le pays tout entier des variations amples et brusques de notre devise.



CONCLUSION

Au cours de cette étude nous n'avons pas soutenu une thèse, mais sans prendre parti, exposé les théories en présence dans une période de transition.

L'économie Politique et la médecine qui ont de si nombreux points de contact en comptent ici un de leurs plus importants. A chaque instant des comparaisons anatomiques et physiologiques appellent l'esprit.

Un port est un véritable être humain avec un visage : un front, ses digues; des yeux, ses phares; une bouche, sa passe; un corps : un appareil circulatoire, ses bassins; entrée et sortie des navires, systole et diastole; un cerveau, sa bourse; un système musculaire, ses engins de levage; un système d'évacuation, ses voies ferrées et canaux. Il serait trop facile de multiplier ces comparaisons.

Il faut maintenant essayer de définir Le Havre de demain.

Il restera un grand port commercial transatlantique et continuera à recevoir le coton et le café du Nouveau Continent, La reprise de son rôle de marché régulateur est liée à la destinée du franc. Il a aujourd'hui la même inquiétude relative que Londres, place financière, mondiale et entrepôt international de produits, qui a craint de voir sa devise supplantée par le

dollar comme monnaie internationale, et New-York prendre sa place.

Malgré l'intensification du nationalisme économique qui conduit un pays à se suffire le plus possible au lendemain d'une guerre, Le Havre, comme l'Angleterre, demeurera international, tout en devenant un port et un marché colonial.

Il peut être le Marseille du Nord de l'Europe, port de redistribution des produits coloniaux. Coton, bois et riz apparaissent comme les trois articles les plus intéressants.

Port de marchandises lourdes, plus grand port d'escale et relai maritime, voici les nouvelles fonctions qui lui sont dévolues par la guerre.

Vers l'extérieur, Le Havre demeure la porte de sortie du commerce de luxe français. Peut-être un jour exportera-t-il aussi des produits métallurgiques.

Son activité économique liée si étroitement à la vie de ce magnifique emporium dont les deux autres faces sont Paris et Rouen doit se manifester demain sous ces différents aspects.

Paris, 31 Mars 1927.

Vu :

Le Doyen,

H. BERTHELEMY.

Vu :

Le Président

GERMAIN MARTIN.

Vu et permis d'imprimer,

Le Recteur de l'Académie de Paris,

CHARLETY

IMPRIMERIE " LES PRESSES MODERNES "

45, rue de Maubeuge - PARIS

(ATELIERS A TROYES)
